WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO



MARZEC
1938
Rok VIII nr 3





„DAR POMORZA" PRZED HAVANĄ NA KUBIE

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · P.A.T.

ROK VIII. MARZEC 1938. Nr 3

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

Komercjalizacja portu gdyńskiego

Dnia 16-go lutego 1938 r. złożony został przez posła Wł. Wójtowicza w Sejmie R. P. projekt ustawy o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni". Poseł Wójtowicz uzasadnia projekt ten jak następuje:

Administrację i eksploatację handlową oraz rozbudowę portu gdyńskiego sprawuje Urząd Morski na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz Marynarki Handlowej (Dz. U. R. P. z dnia 26 marca 1928 r. Nr 38, poz. 366). Sprawy budowy portu w Gdyni wyłączone początkowo zgodnie z art. 14 z pod kompetencji Urzędu Morskiego zostały mu następnie przekazane na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 12. I. 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 6, poz. 28 z dn. 26. I. 1931 r.). Stosownie do postanowień art. 1-ego wspomnianego rozporządzenia Rady Ministrów z 22. III. 1928 r. Urząd Morski w dziedzinie Marynarki handlowej i portów morskich jest władzą II instancji, podległą Ministrowi Przemysłu i Handlu. Do zakresu działania Urzędu Morskiego poza portem gdyńskim należy również budowa, utrzymanie i eksploatacja innych portów państwowych o znaczeniu lokalnym lub specjalnym jak Wielka Wieś, Hel, Jastarnia i wreszcie cały szereg funkcji publiczno-prawnych, które w 17 punktach wylicza art. 4 wspomnianego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej.

Połączenie spraw związanych z eksploatacją portu gdyńskiego w roku 1928 razem z innymi drobnymi portami i przystaniami na odcinku posiadanego przez nas wybrzeża morskiego oraz z funkcjami publiczno-prawnymi administracji państwowej morskiej w Urzędzie Morskim nie nastręczało początkowo żadnych trudności. W ciągu dziesięcioletniego okresu, jaki upłynął od dnia wydania tego rozporządzenia sytuacja uległa jednak zasadniczej zmianie. Gdy 10 lat temu obroty portowe z uwagi na swą znikomą ilość nie odgrywały żadnej prawie roli ani w obrotach handlu polskiego zagranicznego, ani w skali światowej, ani nawet w Baltyckej — to dziś 79% naszego obrotu ze światem przechodzi przez 2 porty naszego obszaru celnego, a w tym przeszło połowa przez Gdynię. Obroty portu gdyńskiego przekroczyły w ubiegłym roku 9 milionów ton, a już od paru lat zajmuje on pod względem obrotu właśnie pierwsze miejsce na Bałtyku, stając się niejako płucami naszego handlu zagranicznego. Dołączenie administracji tak poważnego przedsiębiorstwa, jakim z biegiem lat stał się port gdyński, do Urzędu administracji państwowej, jakim w swym założeniu jest Urząd Morski, powodowało powstawanie coraz to większych trudności, i to przede wszystkim w zakresie eksploatacji portu. Sztywne ramy Urzędu administracyjnego w miarę rozrostu portu i jego zasięgu eksploatacyjnego zaczęły coraz to bardziej ciążyć na jego rozwoju, utrudniając prowadzenie racjonalnej gospodarki, stwarzając cały szereg przeszkód i trudności formalnych, a przede wszystkim krępując elastyczność przedsiębiorstwa portowego w zakresie jego czynności eksploatacyjno-handlowych.

Bliższe uzasadnienie konieczności wyłączenia z administracji państwowej portu gdyńskiego i skomercjalizowanie przedsiębiorstwa portowego, ograniczając się do najistotniejszych wyłącznie motywów, dadzą się sprowadzić do czterech następujących momentów:

1. Z istoty swych czynności port jest przedsiębiorstwem, którego zadaniem jest, z grubsza powiedziawszy, dostarczenie środków dla dokonania przeładunku towarów i pasażerów z lądu na statek i ze statku na ląd. Użyczając swych urządzeń na zapotrzebowanie zgłaszającego się doń klienta, port, z drugiej strony, sam będzie go poszukiwał, nieograniczając się do rodzimego zaplecza, lecz sięgając do krajów obcych, starać się będzie dotrzeć do kupca zagranicznego i tam zdobyć sobie klienta. Cel gospodarczy i zadanie portu są czysto handlowe, a dziedziną ich jest międzynarodowy obrót towarowy, — czynności zatem eksploatacyjne portu handlowego nie zawierają pierwiastka publiczno-prawnego, ani też nie mają nic wspólnego z wykonywaniem władzy w imieniu Państwa, jak urzędu administracji państwowej.

Port gdyński jako Urząd państwowy zmuszony jest z jednej strony do stosowania zasad zupełnie mu nie odpowiadających, a utrudniających mu jego pracę, z drugiej zaś strony sam nie może postępować, tak jak tego wymagają warunki i charakter jego pracy.

Zasady obowiązujące w urzędach państwowych nie odpowiadają zupełnie potrzebom portu, a w pierwszym rzędzie tok instancyjnego postępowania, który chroni obywatela przed samowolą urzędu. Zastosowany w przedsiębiorstwie portowym w stosunku do klienta jest jego udręką, a w stosunku do portu spętaniem jego elastyczności handlowej, jako przedsiębiorcy. Podobnie też cały szereg innych przepisów i zasad urzędowania obowiązujących w urzędach państwowych, nie odpowiada zupełnie potrzebom tego rodzaju przedsiębiorstwa jak port, narażając go na konieczność ciągłego pokonywania drobnych trudności, jak proceduralne, budżetowe lub personalne, które ze względu na sztywność dotyczących przepisów utrudniają jego codzienną pracę.

Z drugiej znów strony port gdyński nie ma możności powzięcia szybkiej decyzji na miejscu, gdyż pozostając nadal urzędem zmuszony jest do przestrzegania powolnej drogi instancyjnego załatwiania spraw. Związany ogólnym budżetem państwowym i przepisami formalnymi, port nie posiada minimum elastyczności finansowej i inwestycyjnej niezbędnej w tego rodzaju przedsiębiorstwach. Port gdyński nie jest w stanie określić swoich kosztów własnych, gdyż nie prowadzi buchalterii handlowej, jako urząd państwowy bowiem jet on zobowiązany do prowadzenia wcale mu niepotrzebnej rachunkowości przepisanej dla wszystkich urzędów państwowych. Atmosfera i całe nastawienie urzędu państwowego eliminuje z natury rzeczy czynnika kalkulacji kupieckiej, wprowadzając w to miejsce nieodłączne w tych warunkach biurokratyczne podejście do spraw.

Sztuczne wciskanie przedsiębiorstwa portowego w sztywne ramy urzędu administracyjnego musi się szkodliwie odbijać na jego pracy i dlatego jak najprędsze zlikwidowanie tego stanu rzeczy przez wyłączenie przedsiębiorstwa portowego z administracji państwowej wydaje się być rzeczą konieczną i pilną.

II. Port gdyński wespól z gdańskim obsługuje ponad 75% naszego handlu zagranicznego, a ponad 95% naszego handlu zamorskiego. Dla portu gdyńskiego, jak wiemy, wyraża się to cyfrą przekraczającą nieco 9 milionów ton. Cyfra ta oczywiście powiększać się będzie w miarę poprawy koniunktury i ogólnego udziału naszego kraju w obrotach światowych. Za pomocą specjalnej polityki taryfowej i celnej Rząd potrafi przypuszczalnie skierować cały nasz handel zagraniczny, który może być sprowadzony na drogę morską, do portów naszego obszaru celnego. Z tytułu korzystania z usług portowych polskiego portu zaoszczędzimy w naszym bilansie płatniczym pewne dość poważne quantum. Powiedzmy, że możliwości te, zostały zrealizowane i w dzisiejszym stanie rzeczy, a korzyści gospodarcze w ten sposób osiągnięte nie dałyby się już w znacznym stopniu powiększyć jeśli chodzi o własne zaplecze nawet przy nadaniu portowi ram ustrojowych umożliwiających większą jego aktywność handlową. I dlatego należy mieć na uwadze tranzyt, jako źródło możliwości zwiększenia obrotów portowych, niezależnie od możliwości jakie posiada własny kraj, źródło, o które zabiegają wszystkie porty o znaczeniu światowym, prowadząc w tym względzie ze sobą walkę konkurencyjną. Wpływy walut za usługi portowe i handlowe, przewozy kolejowe i frachty okrętowe, i inne świadczenia na rzecz tranzytu mogą się stać znaczną pozycją w naszym bilansie płatniczym. Akwizycja, a zwłaszcza walka konkurencyjna z innymi portami na tle akwizycji tranzytu, prowadzona być może skutecznie jedynie w warunkach zapewniających przedsiębiorstwu portowemu pewną swobodę ruchów. Nie jest do pomyślenia, aby akwizycję na rzecz portu, zwłaszcza w warunkach konkurencji handlowej innych portów prowadził urząd administracji państwowej, jak w danym wypadku Urząd Morski, związany sztywnymi ramami i uciążliwą procedurą, obowiązującą wszystkie urzędy administracji państwowej. Swoboda ruchów musi tu być zapewniona. Akwizycję w każdym bądź razie prowadzić może tylko aparat elastyczny, nastawiony na działalność handlową, oparty o ustrój i zasady przyjęte w przedsiębiorstwach państwowych. Dopiero wówczas, mógłby on realizować politykę celowej penetracji handlowej, ujawniając należytą aktywność akwizycyjną i ewentualnie skutecznie konkurować w walce o zdobycie tak cennych transportów tranzytowych.

III. Obok możliwości przejawienia pewnej aktywności handlowej, zmierzającej do zdobycia przeładunku, przedsiębiorstwo portowe musi mieć możność dostosowania swego aparatu pod każdym względem do wymagań klienta, i to nie tylko pod względem kosztów za ofiarowane przez siebie usługi, ale i ich jakości. Przedsiębiorstwo portowe powinno baczyć aby poziom jego wyposażenia technicznego dostosowany był do potrzeb transportu — wymaga to jednak pewnej elastyczności pod względem inwestycyjnym. Należy mieć na uwadze, że w dzisiejszej fazie rozwoju portu, inwestycje nie mają już takiego znaczenia, jak w okresie budowy portu, obecnie bowiem każda inwestycja jest ściśle związana z bieżącymi potrzebami portu. I dlatego przedsiębiorstwo portowe musi mieć możność szybkiej realizacji niezbędnych inwestycji w miarę układu koniunktury handlowej, a nie stosownie do brzmienia aneksów budżetowych, układanych na rok przed okresem ich realizacji.

Aby postulat ten mógł być zrealizowany, przedsiębiorstwo portowe musi mieć możność:

1. przedsięwzięcia szybkiej decyzji, co może mieć miejsce tylko w warunkach zogniskowania jej w Gdyni, jako centrum pracy przedsiębiorstwa, bowiem tętno pracy i potrzeby portu dadzą się wczuć tylko na miejscu;

2. oderwanie się od sztywnych ram budżetu państwowego i posiadania pewnej samodzielności finansowej, jaką daje osobowość prawna. Port mógłby się wówczas inwestować nie tylko stosownie do aktualnych potrzeb, ale i w znacznie szybszym tempie, podobnie jak inne porty, zaciągnąć samodzielnie pożyczki (ewent. uprzednio akceptowanej przez Państwo, co uchroni port przed penetracją niepożądanych kapitałów), usprawnić admi-

nistrację portową i przystosować ją do potrzeb handlowych, życia gospodarczego portu i jego wymagań.

Takie warunki zapewnić może portowi jedynie skomercjalizowane przedsiębiorstwo państwowe o odrębnej osobowości prawnej jako jedynie możliwa w naszych warunkach forma ustroju.

IV. Jako ostatni wzgląd przemawiający za komercjalizacją portu gdyńskiego jest jego pozycja wobec współpracującego z nim portu w Gdańsku, a nadewszystko wobec portów konkurencyjnych. Obszar celny Państwa Polskiego posiada dwa porty: Gdynię i Gdańsk. Zaspakajają one z trudnością potrzeby naszego handlu zamorskiego i dlatego corocznie w obu portach postępuje ich do-inwestowywanie. Muszą one być traktowane równorzędnie, i Gdynia nie może mieć gorszych warunków pracy i rozwoju jak Gdańsk, i to nie tylko pod względem elastyczności inwestycyjnej, ale przede wszystkim handlowej. Jeśli chodzi o porty konkurencyjne, to jak wiemy, Gdynia w zakresie tranzytu konkuruje z portami niemieckimi, holenderskimi na północy i z portami włoskimi na południu. Wszystkie te porty mają elastyczny ustrój komercjalny i zapewnioną pod każdym względem swobodę ruchów. Jeśli więc port gdyński nie może być postawiony w gorszych warunkach niż drugi port naszego obszaru celnego to przede wszystkim nie w gorszych niż porty z nim konkurujące. Wymaga tego nie tylko nasz interes gospodarczy, ale i nasza ambicja narodowa.



Przeładunek rudy na nabrzeżu Szwedzkim

Ustawa o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni"

Art. 1.

Zarząd, eksploatację i rozbudowę portu handlowego w Gdyni wydziela się z administracji państwowej i powierza utworzonemu dla tych zadań przedsiębiorstwu państwowemu pod nazwą „Port w Gdyni", z siedzibą w Gdyni, wpisanemu do rejestru handlowego i będącemu instytucją użyteczności publicznej.

Kapitanat Portu Gdyńskiego stanowi część składową administracji portowej.

Port w Gdyni działać będzie na podstawie niniejszej ustawy oraz statutu. Statut zatwierdza i zmienia, na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu, Rada Ministrów.

Art. 2.

Działalność pp. „Port w Gdyni" rozciąga się na obszar redy i portu gdyńskiego.

Granicę tego obszaru określi, na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu, Rada Ministrów.

Port w Gdyni ma prawo po uprzednim wyrażeniu zgody Ministerstwa Przemysłu i Handlu we własnym imieniu nabywać w granicach uprawnień ustawowych, zbywać majątek ruchomy i nieruchomy oraz zaciągać zobowiązania wszelkiego rodzaju, jak również pobierać wszelkie dochody z eksploatacji portu, o ile niniejsza ustawa nie przewiduje ograniczeń. W szczególności portowi w Gdyni przysługuje prawo emitowania obligacyj oraz zaciągania innych pożyczek długoterminowych, gwarantowanych całym majątkiem portu, oraz wpływami ze wszystkich lub niektórych opłat.

Art. 4.

Majątek nieruchomy Skarbu Państwa, znajdujący się w granicach Portu oraz wszystkie państwowe urządzenia portowe, przechodzą na własność Portu w Gdyni.

Sposób i termin przekazania przedsiębiorstwu państwowemu „Port w Gdyni" majątku Skarbu Państwa, określi, na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu, Rada Ministrów.

Art. 5.

Upoważnia się Ministra Skarbu do udzielania imieniem Skarbu Państwa gwarancji do wysokości 100 milionów złotych dla pożyczek długoterminowych Portu w Gdyni.

Art. 6.

Zwierzchni nadzór nad działalnością Portu w Gdyni sprawuje Minister Przemysłu i Handlu.

Organami Portu są: Rada Portu jako ciało opiniodawcze oraz Komitet Administracyjny, Dyrektor Portu i Komisja Rewizyjna, jako jego władza.

Art. 7.

Rada Portu składa się z 19 członków, a mianowicie:

1) Dyrektora Portu,
2) Dyrektora Morskiego Urzędu Rybackiego,
3) Komisarza Rządu, względnie Prezydenta Miasta Gdyni,
4) 6 delegatów Związku Izb Przemysłowo-Handlowych,
5) 4 delegatów Związku Izb i Organizacyj Rolniczych,

6) 6 członków mianowanych przez Ministra Przemysłu i Handlu z pośród przedstawicieli sfer gospodarczych, związanych z pracą portu gdyńskiego.

Członkami Rady Portu nie mogą być osoby bezpośrednio uczestniczące w dostawach i robotach dla Portu, oraz płatni funkcjonariusze Portu.

Czynności Członka Rady Portu nie są wynagradzane, poza zwrotem kosztów przejazdów.

Kadencja trwa trzy lata.

Radę Portu zwołuje przewodniczący jej przynajmniej 6 razy do roku, względnie każdorazowo na wniosek conajmniej 9-ciu członków Rady Portu.

Art. 8.

Prezesa Rady Portu mianuje Minister Przemysłu i Handlu z pośród członków tej Rady, reprezentujących koła gospodarcze.

Dwóch wiceprezesów ze swego grona wybiera Rada Portu.

Art. 9.

Do zakresu działania Rady Portu należy:

a) uchwalenie regulaminów Rady i jej komisji,

b) opiniowanie w sprawie zasad administracji i eksploatacji Portu,

c) opiniowanie w sprawie planu rozbudowy Portu,

d) opiniowanie w sprawie preliminarzy budżetowych, zamknięć rachunkowych oraz planów finansowo-gospodarczych.

e) opiniowanie w sprawie zaciągnięcia pożyczek, emisji obligacji, kupna i brania w dzierżawę długoterminową, sprzedaży, zamiany i obciążenia nieruchomości.

f) opiniowanie polityki Portu w zakresie opłat portowych oraz opłat za korzystanie z urządzeń i świadczeń portowych.

g) opiniowanie w sprawie wynagrodzenia członków zarządu, delegowanych do specjalnych zadań,

h) opiniowanie projektów ustawy, rozporządzeń i zarządzeń, mogących mieć wpływ na rozwój portu oraz wypracowywanie i przedstawianie Ministrowi Przemysłu i Handlu własnych tego rodzaju projektów,

i) przedstawienie Ministrowi Przemysłu i Handlu wniosków, dotyczących zmiany statutu Portu w Gdyni,

j) opiniowanie we wszystkich sprawach, skierowanych do Rady Portu przez Komitet Administracyjny lub Dyrektora Portu.

Zasięganie opinii Rady Portu w sprawach, wymienionych wyżej w pp. b, c, d, oraz e jest dla Dyrektora i Komitetu Administracyjnego Portu obowiązujące.

W tym celu władze portu obowiązane są przedkładać Radzie Portu do opinii swoje wnioski w powyższych sprawach najpóźniej w przeciągu 7 dni po uchwaleniu. O ile w przeciągu 14 dni od otrzymania tych wniosków Rada Portu nie zgłosi sprzeciwu przeciw tym wnioskom, ma miejsce bieg dalszy sprawy, przewidziany w artykule 22. — W razie sprzeczności opinii Rady Portu ze stanowiskiem władz Portu — Dyrektor Portu przedkłada obie opinie Ministrowi Przemysłu i Handlu, który sprawę rozstrzyga ostatecznie.

Art. 10.

Komitet Administracyjny składa się z 7 członków, a mianowicie:

1) Prezesa, którym jest Prezes Rady Portu,

2) Dyrektora Portu, jako delegata Ministra Przemysłu i Handlu,

3) Delegata Ministra Komunikacji,

4) 4-ch członków reprezentujących koła gospodarcze, a mianowanych przez Ministra Przemysłu i Handlu z listy przedstawionej przez Radę Portu, z których dwaj winni być wybitnymi znawcami z dziedziny administracyjno - technicznej Portu.

Kadencja Komitetu Administracyjnego, z wyjątkiem członków wymienionych w p. 2, pełniących swe funkcje z urzędu, trwa trzy lata.

Wszyscy członkowie Komitetu Administracyjnego muszą stale mieszkać w Gdyni.

Funkcje Prezesa i członków Komitetu Administracyjnego są płatne.

Komitet Administracyjny zbiera się conajmniej 4 razy w miesiącu.

Art. 11.

Do zakresu działania Komitetu Administracyjnego należy:

a) ogólny nadzór i sprawozdanie kontroli nad działalnością portu,

b) ustalenie zasad administracji i eksploatacji Portu oraz poszczególnych jego urządzeń, jak również wydawanie regulaminów w tym zakresie,

c) ustalanie planu rozbudowy Portu i inwestycji portowych,

d) ustalanie preliminarzy budżetowych, zamknięć rachunkowych, oraz planów finansowo-gospodarczych,

e) zaciąganie pożyczek i emisji obligacji,

f) kupno i branie lub oddawanie w dzierżawę długoterminową nieruchomości,

g) sprzedaż, zamiana i obciążenie nieruchomości,

h) uchwalanie taryf opłat portowych, taryf opłat za korzystanie z urządzeń i świadczeń portowych, oraz zatwierdzanie bieżących zmian tych opłat dokonanych przez Dyrektora Portu,

i) lokata funduszów,

j) zatwierdzanie umów, przekraczających sumę zł 50.000,—

k) uchwalanie i zmiana etatów personalnych,

l) przyjmowanie i zwalnianie na wniosek Dyrektora funkcjonariuszy Portu na stanowiska, uznane w wykazie etatów za kierownicze,

m) przyjmowanie zapisów i darowizn,

n) przyjmowanie sprawozdań Dyrektora Portu oraz decydowanie o wnioskach przez tegoż złożonych,

o) opiniowanie projektów ustaw, rozporządzeń i zarządzeń, mogących mieć wpływ na rozwój Portu, oraz opracowywanie i przedstawianie Ministrowi Przemysłu i Handlu własnych tego rodzaju projektów,

p) przedstawianie Ministrowi Przemysłu i Handlu wniosków, dotyczących zmiany statutu Portu w Gdyni.

Art. 12.

Uchwały Komitetu Administracyjnego w sprawach wymienionych w pp.: b, h, i, j, k, l, m, — są obowiązujące, o ile Prezes Komitetu lub Dyrektor Portu, zaś w odniesieniu do spraw, wymienionych pod p. b) — także Rada Portu nie zgłoszą sprzeciwu do Ministra Przemysłu i Handlu, który w takim wypadku decyduje ostatecznie. Dla zgłoszenia sprzeciwu przez Prezesa Komitetu lub Dyrektora Portu obowiązuje termin 7 dni od dnia powzięcia uchwały przez Komitet Administracyjny.

O ile sprzeciw nie zostanie rozstrzygnięty przez Ministra Przemysłu i Handlu w ciągu 14 dni od daty doręczenia sprzeciwu, zakwestionowana uchwała Komitetu Administracyjnego staje się obowiązującą.

Uchwały Komitetu Administracyjnego w sprawach, wymienionych pod pp.: c, d, f, wymagają po wysłuchaniu Rady Portu zatwierdzenia przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Uchwały Komitetu Administracyjnego w sprawach, wymienionych pod p. e, oraz g, wymagają, po wysłuchaniu opinii Rady Portu, zatwierdzenia przez Ministra Przemysłu i Handlu, w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Art. 13.

Dyrektora Portu mianuje Minister Przemysłu i Handlu — Minister Przemysłu i Handlu ustali również zasadnicze wynagrodzenie Dyrektora Portu oraz zwalnia go ze stanowiska.

Stosunek służbowy Dyrektora Portu ustali każdorazowo specjalna umowa, zatwierdzona przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Art. 14.

Do zakresu działania Dyrektora, jako władzy Portu, należy prowadzenie wszelkich spraw przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni", dotyczących eksploatacji i utrzymania samego portu, jego urządzeń i taboru, w szczególności:

a) zastępowanie przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni" wobec osób trzecich oraz władz sądowych, administracyjnych i samorządowych,
b) utrzymanie i zarząd terenu, oraz innego majątku Portu,
c) sporządzanie planów rozbudowy Portu i jego urządzeń, oraz wykonywanie zatwierdzonych planów,
d) przyjmowanie i zwalnianie pracowników Portu, z wyjątkiem wymienionych w art. 11 p. 1) niniejszej ustawy,
e) sporządzanie preliminarzy budżetowych i zamknięć rachunkowych, oraz planów finansowo - gospodarczych,
f) prowadzenie statystyki obrotu portowego,
g) kierownictwo sekretariatem przygotowującym wnioski i sprawozdania dla Rady Portu, Komitetu Administracyjnego oraz Ministra Przemysłu i Handlu.

Art. 15.

Do kompetencji Dyrektora Portu, jako organu Rządu, należy:

a) wydawanie rozporządzeń, dotyczących Portu Gdyńskiego, w myśl art. 6 rozporządzenia Prez. Rzeczypospolitej z dnia 27-go marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz. U. R. P. Nr 38 poz. 366),
b) sprawowanie czynności kapitana portu, ustalonych w art. powyższego rozporządzenia Prezydenta R. P.,
c) orzecznictwo karno-administracyjne na terenie Portu w myśl art. 12 i 13 tegoż rozporządzenia,
d) wykonywanie na terenie Portu uprawnień władzy przemysłowej i budowlanej,
e) decyzje w zakresie pozwoleń na zakładanie przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych na terenie wolnej strefy.

Art. 16.

Port w Gdyni prowadzi gospodarkę na podstawie rocznych budżetów.

Komitetowi Administracyjnemu przysługuje prawo virement budżetowych. Przy wykonywaniu budżetu zwyczajnego w razie konieczności lub w celu osiągnięcia lepszych wyników gospodarczych Komitetowi Administracyjnemu przysługuje prawo przekraczania poszczególnych kredytów, o ile to przekroczenie nie zmieni preliminowanych wyników finansowych. Każde takie virement lub przekroczenie będzie musiało być uzasadnione w rocznym sprawozdaniu rachunkowym.

Port w Gdyni będzie posiadać fundusze: inwestycyjny, na który przelewane będą nadwyżki budżetowe, renowacyjne, oraz inne fundusze specjalne, które ustali statut; statut określi również sposób tworzenia i przeznaczania tych funduszów.

Za zgodą Ministra Przemysłu i Handlu Port w Gdyni ma prawo zaciągania krótkoterminowych pożyczek na czas nie przekraczający jednego roku, na potrzeby eksploatacyjne. Pożyczki te nie mogą przekraczać 20% ogólnego dochodu eksploatacyjnego za poprzedni rok budżetowy.

Rok budżetowy określi statut.

Art. 17.

Na wpływy Portu w Gdyni składają się:

a) wpływy z opłat portowych i eksploatacji Portu,
b) wpływy z dzierżaw, najmu i sprzedaży majątku ruchomego i nieruchomego,
c) wpływy z pożyczek długoterminowych,
d) dotacje Skarbu Państwa,
e) wszelkie inne wpływy.

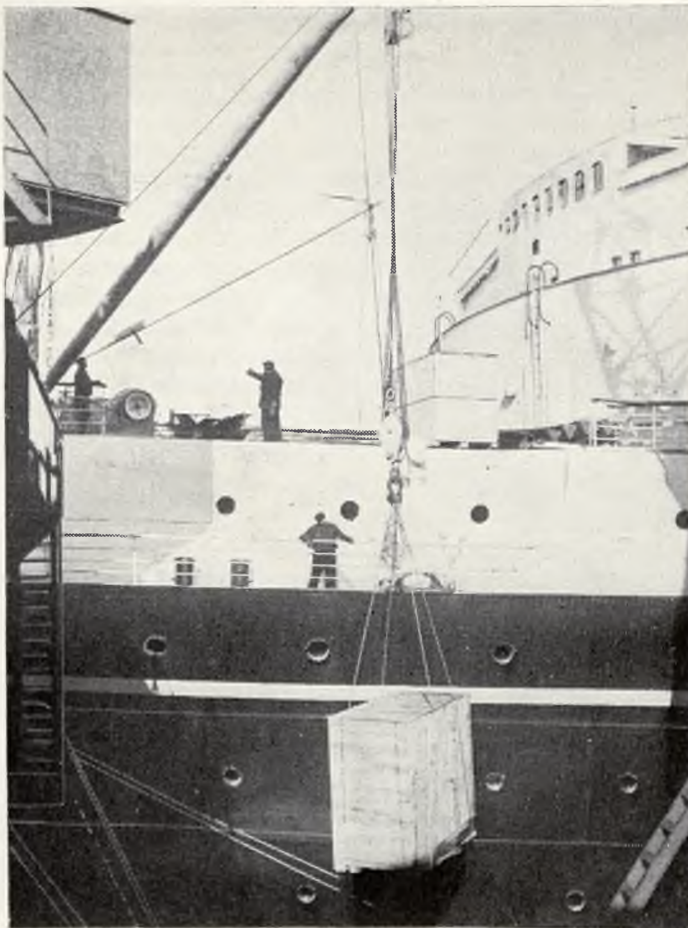
Art. 18.

Port w Gdyni wolny jest od wszelkich podatków, opłat i danin publicznych.

Art. 19.

Minister Przemysłu i Handlu powołuje Komisję Rewizyjną dla kontroli działalności finansowej Portu.

Skład Komisji, okres jej urzędowania, zakres i tryb kontroli ustali statut.



Przeładunek części samochodowych z m/s „Batory"

Niezależnie od kontroli, przewidzianej w ustępie poprzednim, kontrola Portu może być dokonana na wniosek Ministra Przemysłu i Handlu przez organa Najwyższej Izby Kontroli. Zakres i termin tej kontroli ustali Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Prezesem N. I. K.

Art. 20.

Obligacje, emitowane przez Port, podpisuje Prezes Komitetu Administracyjnego wraz z Dyrektorem Portu, umieszczając swoje podpisy pod pieczęcią „Port w Gdyni". Podpisy te mogą być wykonane sposobem mechanicznym.

Inne zobowiązania, zaciągnięte przez Port, a których wartość przekracza 100.000 zł, podpisuje Dyrektor Portu wraz z jednym z członków Komitetu Administracyjnego, upoważnionym przez ten Komitet do powyższej czynności, umieszczając swoje podpisy pod pieczęcią „Port w Gdyni". Zobowiązania, które nie przekraczają 100.000 zł, podpisuje Dyrektor Portu z jednym z urzędników, upoważnionym do tej czynności przez Komitet Administracyjny.

Wszelkie inne pisma imieniem Portu podpisuje Dyrektor Portu lub z upoważnienia Dyrektora inni funkcjonariusze Portu, zgłoszeni w tym celu specjalnie do rejestru handlowego.

Art. 21.

„Port w Gdyni" zawrze specjalną umowę z Polskimi Kolejami Państwowymi, ustalając warunki wzajemnej współpracy.

Art. 22

Minister Przemysłu i Handlu będzie informować Dyrektora Portu o wszystkich projektach rozporządzeń i zarządzeń, mogących wpłynąć na bieg i na wyniki pracy Portu i to w takim terminie, aby umożliwić władzom Portu wypowiedzenie się.

Poza tym właściwe władze celne i kolejowe będą uzgadniać swoją działalność na terenie Portu bezpośrednio z Dyrektorem Portu. W razie nieosiągnięcia porozumienia, Dyrektor Portu przedkłada sprawę Ministrowi Przemysłu i Handlu dla uzgodnienia z właściwymi Ministrami.

Art. 23

Stosunek służbowy funkcjonariuszów portowych ustala się na podstawie kontraktu o pracę. Do funkcjonariuszów tych stosują się wszystkie przepisy, dotyczące świadczeń socjalnych, ochrony pracy i ubezpieczeń społecznych, z wyjątkiem ubezpieczeń chorobowego i emerytalnego, które będą zorganizowane we własnym zakresie.

Na wniosek Komitetu Administracyjnego stanowiska w Porcie mogą być obsadzane przez urzędników państwowych, podlegających ustawie o państwowej służbie cywilnej. W tych wypadkach Port opłaca pobory i ponosi wszystkie świadczenia, przysługujące tym urzędnikom, jako urzędnikom państwowym, a czas służby w Porcie liczy się im jako służba państwowa. Władzą dyscyplinarną tych urzędników jest władza delegująca.

Art. 24.

Decyzje Dyrektora i Komitetu Administracyjnego w stosunku do osób trzecich ulegają bezpośredniemu zaskarżeniu w zwykłej drodze sądowej z wyjątkiem decyzji, wymienionych w art. 15 niniejszej ustawy, od których służy odwołanie w toku instancji w myśl przepisu o postępowaniu administracyjnym (rozporządzenie Prezydenta R P. z dnia 22 marca 1928 r. Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 341).

Art. 25.

Taryfy opłat portowych, z wyjątkiem opłat za korzystanie z urządzeń, stanowiących własność prywatną, lub z urządzeń nieeksploatowanych, bezpośrednio przez Port, będą ogłaszane. Osobny regulamin, ogłoszony w trybie powyższym ustali sposób liczenia i uiszczania opłat.

Art. 26.

Budowa Portu w Gdyni lub poszczególnych jego urządzeń, prowadzona przez Skarb Państwa na podstawie ustawy z dnia 23 września 1922 r. o budowie Portu w Gdyni, będzie prowadzona nadal i wykończona przez Skarb Państwa w granicach umów, zawartych przezeń do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Wymienione budowle i urządzenia będą przekazywane Portowi w Gdyni w miarę ich wykańczania.

Za zgodą kontrahentów Minister Przemysłu i Handlu może przekazać wykonywanie powyższych umów całkowicie lub częściowo Portowi w Gdyni.

Art. 27.

Zmiana osobowości prawnej Portu w Gdyni nie narusza w niczym istniejących dotychczas praw kontrahentów do poszczególnych części nieruchomego majątku Portu oraz praw i obowiązków, wynikających z zawartych już umów, a dotyczących tego majątku.

Art. 28.

Likwidacja przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni" może nastąpić wyłącznie w drodze ustawy. Z chwilą ukończenia likwidacji, majątek portu wraca do bezpośredniej administracji państwowej wraz z wszelkimi prawami i zobowiązaniami.

Art. 29.

„Port w Gdyni" rozpoczyna swą działalność jako samoistna osoba prawna w terminie, który oznaczy Minister Przemysłu i Handlu, i ogłosi w Monitorze Polskim, nie później jednak, niż w 6 miesięcy po uchwaleniu niniejszej ustawy.

Art. 30.

Z chwilą rozpoczęcia działalności przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni" w myśl postanowienia art. 30 niniejszej ustawy przestają mieć zastosowanie w odniesieniu do Portu gdyńskiego sprzeczne z niniejszą ustawą przepisy, dotyczące administracji Portu. Taryfy opłat portowych, ustalone na podstawie ustawy z dnia 25 lipca 1924 r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. Nr 79, poz. 764) tracą moc obowiązującą w odniesieniu do Portu Gdyńskiego z chwilą ustalenia opłat portowych w myśl art. 12 i art. 27 niniejszej ustawy.

Art. 31.

Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z właściwymi ministrami.

Art. 32.

Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.



Port rybacki — Wielka Wieś

MGR BOLESŁAW KOSELNIK

Wytyczne dla uprzemysłowienia Gdyni

Po wojnie światowej, a specjalnie w ostatnich kilkunastu latach, dają się zauważyć tendencje, zmierzające do uprzemysławiania morskich portów handlowych. Obserwuje się to zarówno w krajach Europy, jak i w portach krajów pozaeuropejskich (np. uprzemysławianie portów japońskich, budowa portu przemysłowego w Eregli, w Turcji i t. p.). W Europie na specjalną uwagę zasługuje powstanie i dalsza rozbudowa portu przemysłowego w Marghera (Włochy), koło Wenecji, gdzie port przemysłowy, jeśli chodzi o jego konfigurację oraz wymogi stawiane przez poszczególne branże przemysłowe, należy do najnowocześniejszych. Zjawisko powstawania przemysłu obserwuje się dziś nawet w portach starych, wymagających niekiedy burzenia zbudowanych już dzielnic, aby stworzyć miejsce dla powstającego przemysłu.

Jednym z decydujących czynników usadawiania się przemysłu w portach morskich względnie w ich pobliżu, jak np. przemysł okrętowy, jest fakt stykania się lądu z morzem, jako nieskrępowaną drogą dla nawigacji, a tym samym obsługi transportowej ośrodków przemysłowych. Z faktu tego wynikają dla ośrodka przemysłowego w porcie następujące korzyści:

1) Łatwy i tani dopływ surowców zamorskich do przerobu lub półfabrykatów do uszlachetniania, co ma duży wpływ na rentowność danej gałęzi przemysłu, zwłaszcza w wypadkach, gdy w danym kraju główne ośrodki produkcji są, jak np. w Polsce, oddalone od morza. Odpada tu konieczność transportu z portów do ośrodków produkcji takich np. surowców jak rudy, które w procesie wytapiania tracą $^2/_3$—$^3/_4$ na szlakę i inne odpadki.
2) Korzystniejsze warunki eksportu gotowego produktu, opartego na surowcu zamorskim, do zamorskich miejsc konsumcji, tudzież większa zdolność konkurencyjna produktu na światowych rynkach zbytu.
3) Możność korzystania z całego aparatu zarówno technicznego, jak np. urządzenia przeładunkowe, magazynowe, jak i handlowego i to specjalnie, instytucje bankowe, wszelkiego rodzaju, organizacje gospodarcze i firmy integralnie związane z portem, liczne placówki konsularne państw obcych i t. p.
4) Możność korzystania z usług sieci regularnych linii okrętowych, co ma niepoślednie znaczenie, zwłaszcza przy eksporcie produktu gotowego lub reeksporcie — uszlachetnionego na rynki zamorskie.

Wszystkie te warunki posiada również port gdyński. Sprawa uprzemysłowienia Gdyni jest jeszcze w tej lepszej sytuacji, że nie trzeba tu nic burzyć, gdyż tereny przeznaczone ku temu, są rozległe i w dostatecznej ilości. Należy jednak tereny te przysposobić, a więc stworzyć takie warunki, aby stanowiły one atrakcję dla przemysłu, któryby się miał tam ulokować.

Wybudowanie projektowanego kanału Przemysłowego, przygotowanie sieci komunikacyjno-dojazdowej, basenów i nabrzeży wraz z placami i t. p. — słowem stworzenie portu przemysłowego ze strony technicznej, **nie rozwiąże jeszcze sprawy jego industrializacji. Chodzi tu w równym rzędzie o skrystalizowanie oblicza prawnego tego portu.** Należy się zastanowić, jaka forma przydziału terenów pod poszczególne gałęzie przemysłu będzie najodpowiedniejsza i najbardziej atrakcyjna — sprzedaż poszczególnych parceli zainteresowanym, czy też „wieczysta dzierżawa". Kapitał który przyjdzie do Gdyni, musi mieć gwarancję, że się oprocentuje. Tą gwarancją będzie unormowanie stosunków prawnych w przyszłym porcie przemysłowym.

Drugim warunkiem dla stworzenia podstaw industrializacji Gdyni, to wytworzenie przez Państwo odpowiedniej atmosfery, wyrażającej się w gotowości do szeregu ustępstw ewentl. przywilejów, zwłaszcza dla tych gałęzi produkcji, których powstanie jest gospodarczo uzasadnione i celowe z punktu widzenia interesów Państwa. Chodziłoby tu o 1) niskie taryfy kolejowe dla dowozu do Gdyni surowców krajowych jak np. węgiel, ropa, drzewo, zboże, ziemniaki, owoce i t. p.; 2) ulgi podatkowe; 3) zliberalizowanie przepisów odnośnie Wolnej Strefy; 4) racjonalny przydział pozwoleń przywozowych; 5) dostosowanie taryfy celnej do potrzeb, powstać mającego przemysłu itd.

Stworzenie wyżej omówionych warunków oraz odpowiednia propaganda w kierunku uprzemysłowienia Gdyni, w kraju i zagranicą, przyczynić się mogą do przyciągnięcia kapitału zarówno krajowego, jak i obcego i to w szczególności. Kapitał obcy, wprzęgnięty umiejętnie w interesy przemysłu gdyńskiego, może okazać się czynnikiem pozytywnym i pożądanym dla interesów tak Gdyni, jak i Państwa.

Nie ulega wątpliwości, że uprzemysłowienie Gdyni jest celowe i pożądane i to zarówno dla Gdyni jak i Państwa. Za akcją tą przemawiają następujące przesłanki:

a) ekonomiczne:

1) Przemysł, którýby powstawał w Gdyni, uzupełnić musi luki w przemyśle polskim już istniejącym i mającym powstać w centralnym Okręgu Polski. Ośrodek przemysłowy w Gdyni nie powinien stanowić konkurencji dla przemysłu w kraju, lecz jego uzupełnienie, chyba że chodziłoby o takie rodzaje przemysłu, które wewnątrz kraju miałyby zdecydowanie gorsze warunki pracy, a ulokowanie ich obojętne dla całokształtu interesów Polski.
2) W Gdyni winny się usadowić te rodzaje przemysłu, które dla swej produkcji używałyby gros surowców lub półfabrykatów zamorskich, lub takie, które opierając się na surowcu krajowym, miałyby lepsze warunki pracy, gdy chodzi o rentowność przedsiębiorstwa, jak i lokowanie gotowego produktu na światowych rynkach zbytu — słowem produkcja nastawiona na eksport.
3) Powstanie przemysłu w Gdyni zwiększy obrót surowców, półfabrykatów i gotowego produktu, co stanie się czynnikiem wpływającym na zwiększenie towarowych obrotów portu gdyńskiego, który pod tym względem zdaje się że dochodzi do granicy normalnych możliwości, własnego zaplecza.
4) Powstanie przemysłu w Gdyni, stworzy nowe warsztaty pracy, co wpłynie dodatnio na kwestię socjalną.

b) polityczne

1) Stworzenie nowych warsztatów pracy w Gdyni nietylko że rozwiąże w



O. R. P. „Gryf" w porcie wojennym

pewnym stopniu kwestię socjalną na wybrzeżu ale i, co równie ważne, powiększy polski element robotniczy na wybrzeżu; wpłynie na jego obywatelską spoistość i wyrobienie, oddalając tym samym od niepożądanych wpływów i czyniąc go na nie bardziej odpornym.

2) Rozrost i rozbudowa Gdyni i wybrzeża pod względem gospodarczym, poza faktem podniesienia standartu życiowego ludności tego regionu, tudzież jego zasobności, wpłynie na powstanie w Gdyni ośrodka polskiej kultury, który niewątpliwie promieniować będzie na okolice, przyczyniając się do jej konsolidacji po osi narodowej i stwarzając tym samym silny bastion polski, pod względem gospodarczym i politycznym.

Przechodząc do roztrząsania, które gałęzie produkcji miałyby szanse, lub powinny powstać w Gdyni, należy zaznaczyć, że będzie to pogląd bardzo względny, gdyż, na co mamy niejednokrotnie przykłady, przemysł powstaje i rozwija się niekiedy nawet tam, gdzie nie istniały po temu gospodarcze podstawy. Będzie to tylko wyliczenie możliwości, za którymi przemawiają takie lub inne względy.

1. PRZEMYSŁ OKRĘTOWY

Uniezależnienie od zagranicy w dziedzinie budownictwa okrętowego jest naszym gospodarczym nakazem, zwłaszcza, że stoimy wobec konieczności stałej, obliczonej na szereg lat, konieczności rozbudowy naszej floty zarówno wojennej, handlowej, jak i rybackiej. Przemysł okrętowy jest pojęciem bardzo szerokim, jak i szerokim jest również zasięg pracy stoczni dla stworzenia produktu, jakim jest okręt. Powstanie stoczni w Gdyni zaprzęgnie do pracy szereg gałęzi produkcji tak w głębi kraju jak i w regionie Gdyni, wpływając na nie ożywiająco. Kwestia stoczni w Gdyni nie jest zatym kwestią lokalną, czy regionalną, ale kwestią całego kraju, jako gospodarczej całości. Poza potrzebami kraju, przemysł okrętowy w Gdyni, w oparciu się o tani własny surowiec i tanią robociznę, mógłby również pracować na eksport.

2. PRZEMYSŁ HUTNICZY I METALURGICZNY

Ze względu na to, że Polska jest skazana na import takich metali jak miedź, cyna i t. p., powinny powstać w Gdyni huty dla wytapiania szeregu metali półszlachetnych z rud importowanych. W pierwszym rzędzie chodziłoby o zakłady dla wytapiania miedzi i cyny, poza tym niklu, aluminium i t. p. Konieczne jest również powstanie zakładów dla rozbiórki starych okrętów i cięcia ich na złom. Przemysł ten byłby nastawiony w lwiej części na potrzeby krajowe.

W oparciu o wspomniane zakłady, tudzież o zakłady w kraju, mógłby powstać przemysł metalurgiczny, odlewnie, warsztaty ślusarskie, tokarskie, kuźnie. Ma szanse rozwoju również przemysł środków transportowych jak wszelkiego rodzaju pojazdy, a w pierwszym rzędzie montowanie samochodów, z nastawieniem na potrzeby krajowe i eksport.

Opierając się na potrzebach regionu i eksportu ma szanse powstania fabryka opakowań, jak puszki blaszane, kanistry, bańki i t. d. z blachy, której Polska nie produkuje lecz importuje z Anglii. Dla potrzeb zaopatrywania okrętów może rozwinąć się fabryka lin stalowych i różnego rodzaju artykułów technicznych, jak nity gwoździe i t. p.

3. PRZEMYSŁ DRZEWNY

W oparciu o surowiec własny mogłyby powstać tego rodzaju zakłady jak produkcja klepek, dykty, różnego typu beczek, skrzyń; różnego rodzaju opakowań z nastawieniem na eksport i potrzeby regionu Gdyni.

W oparciu się o drzewo egzotyczne, powinna powstać w Gdyni fabryka fornierów, które Polska musi sprowadzać z zagranicy w formie gotowego produktu.

4. PRZEMYSŁ CHEMICZNY

Skala przemysłu chemicznego jest bardzo rozległa. W Gdyni mogłyby powstać różnego rodzaju gałęzie produkcji chemicznej: w oparciu się o rzeźnię — produkcja albuminy; w oparciu się o łuszczarnię i olejarnię, tudzież spirytus krajowy, produkcja artykułów drogeryjnych, kosmetycznych i lekarskich, następnie farb, pokostów i zapraw — na eksport, zaopatrywanie okrętów, również potrzeb regionu; w oparciu się o skóry importowe, tudzież garbniki — garbarnie, produkcja garbników, przemysł skórzany, obuwniczy i galanteryjny. Może powstać produkcja wyrobów gumowych, kauczukowych, ebonitowych z nastawieniem na eksport i w oparciu się o surowce zamorskie. W oparciu się o surowiec importowany mogłyby powstać fabryki parafiny, świec, zaprawy asfaltowej i t. p. zarówno na eksport jak i potrzeby handlu shipchandlerskiego. Mogłyby rozwinąć się też takie zakłady jak produkcja tlenu, kwasu siarkowego i t. p. podstawowych środków chemicznych.

5. PRZEMYSŁ WŁÓKIENNICZY

Biorąc pod uwagę fakt, że polski przemysł włókienniczy nie jest jeszcze przerośnięty, mogłyby z czasem powstać w Gdyni lub na wybrzeżu przędzalnie bawełny, wełny i t. p. surowców włókienniczych; farbiarnie przędzy, tkalnie i t. p., zwłaszcza te rodzaje, które nie są dostatecznie rozwinięte wewnątrz kraju, lub wogóle nie istnieją. Chodziłoby również o wyroby kwalifikowane.

Należałoby też zbadać, czy woda w okolicy Gdyni nadawałaby się do powstania w Gdyni lub na wybrzeżu pralni wełny.

Przemysł włókienniczy nastawiony byłby na eksport, potrzeby rynku shipchandlerskiego i regionu.

7. PRZEMYSŁ BUDOWLANY

Mówiąc o przemyśle budowlanym, mam na myśli szereg produktów używanych w budownictwie, na które, w związku ze stałym rozwojem i rozbudową Gdyni i wybrzeża, nastawiałyby się powstające gałęzie produkcji, a więc roboty ślusarskie, stolarskie i tp. O produkcji cegły nie może być mowy, gdyż najbliższe okolice Gdyni nie posiadają po temu odpowiedniego surowca, natomiast rozwinąć się mogą betoniarnie. produkcja tynków szlachetnych i t. p. — wszystko to miałoby charakter potrzeb lokalnych.

8. PRZEMYSŁ SPOŻYWCZY

Przemysł ten jest z natury bardzo zróżniczkowany i na terenie Gdyni, czy wybrzeża rozwinąć się mogą niemal wszystkie gałęzie tego przemysłu. W każdym razie przemysł spożywczy, który powstanie w Gdyni, nastawić się musi na eksport, potrzeby okrętów i regionu Gdyni, tudzież wybrzeża i najbliższych sześciu powiatów. Oprzeć się on musi zarówno na surowcu importowanym jak i własnym. W dużej mierze nosić on musi charakter przemysłu uszlachetniającego.

Z najważniejszych branż przemysłu spożywczego uszlachetniającego należy wymienić: palarnie kawy, młynki dla mielenia korzeni zagranicznych, dojrzewalnie bananów, przetwórnie owoców krajowych i zagranicznych, sortownie i pakownie herbaty i t. p., fabryka masła czekoladowego, produkcja cukrów, słodyczy orientalnych jak chałwa i t. p., środki odżywcze, sosy pikantne, (kabul-soja) i t. p. Następnie mają szanse rozwoju produkcja słodu i piwa, w oparciu o jęczmień z żyznych Kujaw, Pomorza i Poznańskiego z nastawieniem na eksport. Zaznaczyć trzeba, że poziom słodowni w kraju jest niski technicznie i nie rentowny.

Dalej konieczną jest produkcja mleka preparowanego sposobem kondensacji, czy sterylizacji, dla potrzeb statków i ew. na eksport.

Posiadają szanse rozwoju również fabryki różnego rodzaju wędlin, bekonów na eksport i zaopatrywanie okrętów.

W oparciu się o najbliższe zaplecze i elewator zbożowy w Gdyni winny powstać młyny, mieszalnie i sortownie mąki i t. p. z nastawieniem na eksport.

9. PRZEMYSŁ RYBNY

Przemysł rybny w Gdyni i na wybrzeżu wszedł już w stadium rozwoju. Dalszy jego wzrost jest zależny od surowca do przerobu. Nakazem gospodarczym jest dalszy intensywny rozwój rybołówstwa przybrzeżnego, rybołówstwa dalszego i, co najważniejsze, rybołówstwa dalekomorskiego. Im intensywniej rozwiną się te działy rybołówstwa, tym bliższa jest realizacja powstania przemysłu rybnego na wielką skalę. Przemysł rybny i rybołówstwo, to bogactwo kraju, które przysparza morze. Dziedziny tej zatym nie można zaniedbać.

Przemysł rybny oprzeć się musi zasadniczo na trzech gatunkach ryb: szprot, śledź i dorsz (wątłusz). Ryb tych może dostarczyć tylko silnie rozwinięte rybołówstwo. Zanim jednak dojdziemy do tego stadium, musimy przemysł rybny oprzeć również na surowcu importowanym, aby powstającym zakładom dostarczyć surowca w potrzebnej ilości.

Przemysł rybny, prócz wędzenia, winien przejść na produkcję jakościowo wysokich rodzajów produktu, jak różnego rodzaju filety rybne, marynaty, tran rybny i t. p. Wówczas podniesie się rentowność zakładów rybnych. Odpadki winny być zużyte przy produkcji ubocznej, jak mąka rybna, tłuszcze i tp.

Rozlokowanie przemysłu w Gdyni winno być pomyślane tak, aby poszczególne gałęzie produkcji posiadały potrzebne warunki terenowe, komunikacyjne i t. d. Wchodzą tu w grę tereny po obu stronach Kanału Przemysłowego, Wolna Strefa i tereny w porcie celnym i mieście. Należałoby więc stworzyć zawczasu pewien plan rozlokowania, uwzględniający techniczne i gospodarcze potrzeby poszczególnych gałęzi przemysłu, naturalnie, że plan taki będzie miał charakter orientacyjny i względny.

Zanim przystąpi się do nakreślenia planu, należałoby uprzednio zorientować się u miarodajnych czynników, z jakich ewentualnie gałęzi przemysłu Gdynia musiałaby zrezygnować ze względu na dobro i obronność kraju.

Na zakończenie chciałbym zaznaczyć, że problemu uprzemysłowienia Gdyni, zwłaszcza gdy chodzi o posunięcia natury technicznej nie można traktować w oderwaniu od zagadnienia uprzemysłowienia wybrzeża. Konfiguracja Kanału Przemysłowego, zwłaszcza w dalszej jego części winna być skoordynowana z planami rozbudowy wybrzeża, a specjalnie z Kanałem Puckim, jeśli ten będzie kiedykolwiek realizowany.

Trudności ubezpieczeniowe w eksporcie polskiego węgla

Uzależnienie eksportu węgla polskiego od tonażu obcego, pociąga za sobą konieczność ubezpieczenia ładunku w angielskich T-wach Ubezpieczeniowych. Bardzo rzadkie wypadki częściowego zapalenia się w r. 1937 węgla polskiego w drodze do Argentyny, spowodowały znaczne podwyższenie stawek ubezpieczeniowych dla węgla polskiego, idącego na południe. Podwyżka ta wynosić ma w miesiącach letnich dla Casco i Cargo do 10 sh. od tony.

Takie bezwzględne podwyższenie stawek, które wywołało w tut. sferach eksportowych duże zaniepokojenie, jeszcze nie spotkano w historii ubezpieczeń morskich i eksportowych, z wyjątkiem ryzyka w strefie działań wojennych.

Wydaje się wprost niemożliwe, aby angielskie T-wa Ubezpieczeniowe te wyjątkowo wysokie stawki mogły wprowadzić dla węgla polskiego, uniemożliwiając w ten sposób eksportowi węglowemu konkurencję na rynkach południowych. Polski eksport węgla do Ameryki Południowej w r. 1938 osiągnie przypuszczalnie 400 do 500 tys. ton, lecz wprowadzenie nowych stawek przez angielskie T-wa ubezpieczeniowe obciąży go dodatkowo o 200—250 tys. £., czego nie wytrzyma żaden eksport węgla. W związku z wytworzoną sytuacją, niektóre koncerny górnośląskie rozpoczęły pojedyńcze pertraktacje z angielskimi T-wami Ubezp., celem anulowania tych stawek dla tych koncernów, które posiadają prima węgiel. Indywidualne kroki dozwolone zostały przez Konwencję Węglową, ponieważ w rzeczywistości wypadki samozapalania się węgla Koncernów, które najlepszy węgiel eksportują, wogóle nie, albo bardzo rzadko były notowane. Tak naprz. transporty węgla państwowych kopalń „Skarbofermu", „Roburu", za ostatnie 5—6 lat, dopłynęły do Południowej Ameryki prawie bez żadnych wypadków pożaru, co łatwo można byłoby stwierdzić ze statystyk Towarzystw Ubezpieczeniowych, jak również, że pewne gatunki polskiego węgla, eksportowanego do Południowej Ameryki nie przedstawiają większego ryzyka, niż węgla angielskiego. Z tej statystyki można stwierdzić, które gatunki węgla przedstawiają większe ryzyko w dłuższej drodze, a które mniej, co umożliwiłoby dostosowanie nowych stawek ubezpieczeń do teoretycznie obliczonych stopni ryzyka.

Jak donoszą londyńskie koła ubezpieczeniowe, coraz więcej przychodzą do przekonania, że nie można jednakowo traktować polskich eksporterów węgla i rozważają możliwość podziału węgla polskiego na trzy grupy bezpieczeństwa, dla określania właściwych stawek. Należy nadmienić, że samozapalanie się węgla angielskiego nie należy do wypadków rzadkich. Trudno jednak stwierdzić, czy powodem pożaru był gatunek węgla, czy techniczne zanieczyszczenie statku. W związku z tym ostatnio T-wa Ubezpieczeniowe starają się o podwyższenie stawek dla statków, ponad 20 lat. Bez względu jednak na wyniki zabiegów naszych eksporterów sprawa ta, jak podkreślają czynniki miarodajne, aktualizuje w sposób jak najbardziej naglący zagadnienie rozbudowy polskiego tonażu trampowego na obsługę obrotów surowcowych i uniezależnienie się od obcego rynku ubezpieczeniowego.

Walne zgromadzenie Rady Interesantów Portu

18 bm. odbyło się roczne walne zgromadzenie Rady Interesantów Portu pod przewodnictwem p. prezesa Juliana Rummla, honorowego członka Rady.

Roczne sprawozdanie z działalności Rady złożył prezes Zarządu p. konsul generalny inż. Napoleon Korzon. Sprawozdanie gospodarcze złożył dyrektor Rady, p. konsul dr Bolesław Kasprowicz.

Pan prezes Korzon w sprawozdaniu swoim przedstawił działalność Rady Interesantów Portu w 1937 r., podkreślając, że dwa zagadnienia wybiły się na czoło zainteresowań organizacyjnych w tym roku, mianowicie sprawy robotnicze i sprawy podatkowe. — Poza tym zanalizował sprawozdawca sytuację portu w Gdyni na tle obecnego jego stanu inwestycyjnego i wynikłe stąd wskazania dla władz resortowych oraz sfer gospodarczych. Omówił działalność inicjatywy prywatnej na terenie portu, poruszył również zagadnienie kolejowe, dewizowe, reformy administracji portu, oraz stosunek do samorządu gospodarczego tak lokalnego, jak i centralnego i inne. Walne zgromadzenie przyjęło rezolucję w sprawie konieczności dalszych inwestycyj portowych.

Następnie wybrało roczne walne zgromadzenie zarząd Rady. Wybrani zostali poraz ósmy:

na prezesa — p. konsul generalny inż. N. Korzon, prezes Związku Przedstawicieli Koncernów Węglowych w Gdyni;

na wiceprezesów — pp. konsul Feliks Kollat, prezes Związku Armatorów Polskich w Gdyni i konsul Lucjan Byczkowski, prezes Zrzeszenia Przedsiębiorstw Transportowych w Gdyni.

Do zarządu poza tym weszli pp.: konsul Cienciała, konsul dr Darski, dyr. Dembiński, konsul Gieysztor, dyr. Jasiński, dyr. Jakubowicz, dyr. Fedorowicz, dyr. Hildt, dyr. Królikowski, dyr. Laurecki, dyr. Marszał, dyr. Rotstat, prezes Tor, dyr. Wawrzyńczak i dyr. Zieliński.

Dyrektorem Rady jest od początku jej istnienia p. konsul dr Bolesław Kasprowicz.

MGR K. HICHEL

Opłacalność statków towarowych - trampów

OPŁACALNOŚĆ statku, zatrudnionego w handlu morskim, należy rozważać z dwóch zasadniczych punktów widzenia: 1) opłacalności dla jego posiadacza — armatora, 2) opłacalności dla gospodarstwa narodowego, pod którego flagą pływa statek.

Opłacalność statku dla armatora zależy od kosztów utrzymania statku — kosztów stałych, od zużycia paliwa przez statek i od wysokości stawek frachtowych na rynku.

Na koszty stałe statku wpływają następujące składniki:

1) cena statku, którą armator za niego zapłacił,
2) amortyzacja,
3) ubezpieczenie,
4) remont i konserwacja,
5) wynagrodzenie, wyżywienie i ubezpieczenie majątku załogi,
6) inne koszty: procenty, koszty biurowe i t. p.

Przy kalkulacji podróży statku uwzględnia się jeszcze:

1) czas podróży,
2) zużycie paliwa,
3) koszty portowe w porcie załadowania i wyładowania,
4) kurtaz maklerski,
5) ubezpieczenie frachtu.

Ceny statków wahają się znacznie, w zależności od koniunktury gospodarczej i od tego, czy statek jest nowy, czy używany. Poza tym uwzględnia się również budowę statku, jego wyposażenie techniczne i t. p., których to cech rozpatrywać tu nie będziemy.

Szczególnie duże wahania zachodzą w cenach statków używanych w miarę polepszania się koniunktury gospodarczej. O ile ceny statków nowych wzrastają, w stosunku procentowym, w czasie zwyżki stawek frachtowych na rynku, to ceny statków używanych wzrastają niekiedy kilkakrotnie.

W/g. Lloyds' Calendar z 1938 r. ceny nowych statków parowych w 1936 r. i 1937 r. były następujące:

Nośność statku w tonach	Cena w £ ang.		Cena w zł polskich po kursie £ = zł 26.30	
	w 1936 r.	w 1937 r.	w 1936 r.	w 1937 r.
9.000	83 000	120.000	2.182 900	3 156 000
7.000	68.000	100.000	1.788.400	2.630 000
3.500	45.500	65.000	1 287.650	1.709.500
1 500	28.500	40.000	.749 550	1.052.000

Statki motorowe kosztują drożej od parowych. Różnica w przybliżeniu będzie następująca:

Nośność statku w tonach	Cena w £ ang.		Cena w zł polskich po kursie £ = 26 30	
	w 1936 r.	w 1937 r	w 1936 r.	w 1937 r.
	parowy	motorowy	parowy	motorowy
9 500	125.000	160.000	3 287.500	4 208 000
6 500	95.000	120.000	2.498 500	3.156.000

Jak widać z danych j. w. ceny statków nowych wzrosły poważnie w 1937 r. w porównaniu do roku 1936.

Ceny statków używanych były prawie równe w latach 1932, 1933 i 1934, a wzrosły dopiero w 1935 r. po wprowadzeniu stawek minimalnych frachtowych przez związki armatorów. W roku 1935 i 1936 ceny tych statków nie wiele się różniły, pomimo zwyżki nieznacznej frachtów, w 1936 r.

Następująca tablica przedstawia, jak zmieniały się ceny statków używanych w ostatnich latach:

Nośność w tonach	Zbudowany w roku	Wartość w funtach angielskich w latach				
		1929	1932	1934	1935	1937
8 500	1930		36.000	37 000	40.000	90.000
8.000	1924	52.000	16.000*	24.000	25.000	70.000
8.000	1918	40 000	6.000*	14.000**	16.000	55.000
7.500	1921	40 000	9 000	13.500	19.000**	55 000
7 500	1911	29.000	7.000	12 500**	9.000	35.000**
6.500	1925	42.000	15 000	20 000	24.000**	50.000
6.500	1915	30.000	5.000*	12.500**	13.000	37 500
5 000	1920	29.000	7.000	12.000**	12 000**	45.000
4.000	1921	26.500	6.000	12 000**	13.000**	40 000
3.500	1924	33.000	11.000	13.500**	14.500**	37.500
3.000	1911	15.000	5.000	8.000**	6.500	25 000
2.500	1925	27.000	7.000	10.000**	8.500	27 500
2.000	1920	20.000	6.000	7.000**	7.500	20.000
1.000	1917	8.500	4.000	5.000	6.500	16.000
750	1921	9.000	4.500	5.500**	5.250**	10.000
500	1910	5.000	1.600	3.250**	1.750*	5.000

* — przed inspekcją ** — po dokonanej inspekcji.

Po załamaniu się koniunktury w 1929 r. ceny statków zaczęły spadać. Najniższe ceny statków nowych i używanych były w roku 1932. Wiadomo bowiem, że ceny statków spadają zawsze gwałtownie po okresie około 2—3 lat po załamaniu się koniunktury. Tłumaczy się to tym, że po załamaniu się koniunktury stocznie okrętowe pracują jeszcze rok — dwa nad wykonaniem zamówień, które otrzymały w czasie koniunktury. Statki zaś używane pływają często na podstawie kontraktów zawartych w czasie wysokich stawek frachtowych. Dopiero wykonanie zamówień przez stocznie i wykonanie kontraktów przewozowych przez statki z okresu koniunktury, brak nowych zamówień w stoczniach, stały brak ładunków, sprowadza za sobą gwałtowną zniżkę cen statków.

Ceny statków nowych i używanych obecnie spadają na skutek b. dużej zniżki stawek frachtowych w końcu roku 1937 i ciągłej tendencji zniżkowej frachtów w roku bieżącym. Niewątpliwie, o ile zniżka ta utrzyma się nadal, armatorzy, którzy zamówili statki nowe w 1937 r. i otrzymają je do dyspozycji w r. 1938/1939 poniosą duże straty, będąc stosunkowo mniej konkurencyjni od tych armatorów, którzy rozporządzają tańszym tonażem.

Jeżeli załamanie się koniunktury na jesieni 1937 r. okaże się trwałe, najniższych cen statków należy się spodziewać w latach 1939/1940.

Dla ustalenia opłacalności statku towarowego trampa przyjmujemy, że armator kupuje dwa statki: jeden nowy i drugi używany w wieku lat 20 w okresie spadku cen statków, w latach 1938/1939.

Z ruchu trampów w Gdyni/Gdańsku można zauważyć, że najczęstszym typem statku, co do wielkości, będzie statek o nośności około 1.800 ton lub około 500 do 600 standartów drzewa tartego miękkiego (ang. DBB). Statki tej wielkości znajdują najłatwiej zatrudnienie w krótkich podróżach na Bałtyku i morzu Północnym. Naturalnie w okresie koniunktury, więcej poszukiwane są statki o nośności od 2.000 do 3.000 ton, a w okresie depresji gospodarczej o nośności od 1.000 do 1.500 ton.

Statek nowy o nośności 1.500 ton kosztował w r. 1937 około zł 1.052.000, cena tego statku w 1938 r. będzie niewątpliwie niższa. Zakładamy, że armator kupuje nowy statek o nośności około 1.800 ton lub 500 do 550 std. drzewa tartego miękkiego za zł 1.000.000. Statek ten, aby był jednocześnie dobry dla przewozu węgla i drzewa będzie łatwo trymujący dla węgla i odpowiednio zbudowany dla przewozu drzewa.

Jednocześnie armator kupuje drugi taki statek używany, w wieku lat 20. W

roku 1932, jak widać z naszego zestawienia, statek o nośności 2.000 ton, w wieku lat 12 można było kupić za Ł 6.000 t. j. za około zł 150.000, a w r. 1935, w okresie zwyżkujących frachtów, można go było kupić za Ł. 7.500 t. j. za około zł 200.000.

Autor niniejszego artykułu pracował w jednej z firm szwedzkich maklersko - armatorskich w południowej Szwecji w 1935 r. Firma ta w r. 1933 kupiła statek tramp o nośności ok. 1.400 ton, za koron szw. 54.000. Reparacja tego statku, głównie przerobienie luk, kosztowała tę firmę koron szw. 6.000 tj. razem statek ten kosztował firmę kor. szw. 60.000 t. j. zł 78.000. Statek ten ma lat około 30, pływa z szybkością około 8 węzłów i zużywa około 9 ton węgla bunkrowego w podróży. Zbudowany jest odpowiednio dla przewozu węgla i jest łatwo trymujący. Inna firma szwedzka nabyła w roku 1934 inny statek o nośności około 1.800 ton, w wieku lat 30, ciężko trymujący, o szybkości 8 węzłów i o zużyciu węgla bunkrowego 10 ton w podróży. Jeszcze w roku 1936 można było kupić statek używany o nośności około 1.800 ton, w wieku lat 25—30 za około zł 150.000.

A zatym do naszej kalkulacji przyjmujemy, że armator kupuje używany statek w wieku lat 20 o nośności około 1.800 ton i około 520 std. drzewa tartego miękkiego, za około 200.000.

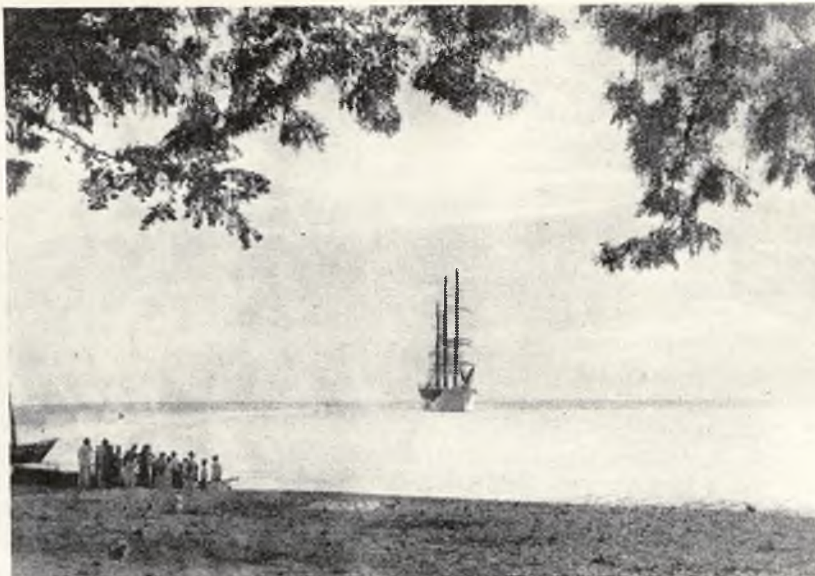
W związku z wiekiem i ceną statku kształtują się jego koszty amortyzacji. Prawie we wszystkich państwach, zgodnie z przepisami podatkowymi, amortyzuje się statki w ciągu 20 lat, licząc amortyzację w wysokości 5% od wartości. Statki jednak, szczególnie trampy, są zawsze dłużej zatrudnione w handlu morskim niż lat 20. Pływają one do lat 30, a nawet do lat 40, przynosząc armatorom często poważne zyski.

Przyjmujemy, że armator statku nowego do kosztów stałych liczy 5% amortyzacji od wartości statku złotych 1.000.000. Amortyzacja wyniesie zł 50.000 rocznie. Amortyzacji statku używanego liczyć nie będziemy, ponieważ wartość statku będzie nie większa od ceny statku, jaką armator mógłby otrzymać, sprzedając ten statek na złom.

Ubezpieczenie statku nowego do lat około 10 w zależności od rodzaju podróży i od stanu maszyn kosztuje około 5% rocznie od wartości statku. Ubezpieczenie statku używanego w wieku lat 20—30, przy uwzględnieniu danych, jak przy statku nowym kosztuje około 7% rocznie od wartości statku.

Koszt zatym ubezpieczenia statku nowego wyniósłby: 5% od zł 1.000.000 zł 50.000 rocznie, a używanego: 7% rocznie od zł 200.000 — zł 14.000 rocznie.

Koszty remontu i konserwacji statku wahają się znacznie w zależności od jego stanu technicznego. Naturalnie koszty te dla statków nowych będą o wiele niższe niż dla statków używanych. Na remont i konserwację statku, w wieku lat 30, liczono w firmie szwedzkiej — statek o nośności 1800 ton — ok. koron szw. 7.000 rocznie t. j. około zł 10.000.



„Dar Pomorza" na redzie Saint Pierre

Przyjmujemy, że remont i konserwacja naszego statku nowego kosztowałaby zł 4.000, a używanego zł 12.000 rocznie.

Następną pozycję, którą uwzględnia się w kalkulacji kosztów stałych statku jest wynagrodzenie, wyżywienie i ubezpieczenie majątku załogi.

Wynagrodzenie załogi statku jest różne w różnych państwach i waha się nawet w towarzystwach okrętowych tego samego kraju. Płace załogi są często tajemnicą każdego przedsiębiorstwa armatorskiego. Płace te też ulegają wahaniom, w zależności od koniunktury gospodarczej. Dla naszej kalkulacji przyjmujemy, że statek nasz zarówno nowy, jak i używany miałby załogę składającą się z 16 osób i płace miesięczne, uwzględniając świadczenia socjalne i wynagrodzenie za godziny nadliczbowe, byłyby następujące:

1.	Kapitan	zł	800,—
2.	1 oficer	„	520,—
3.	2 oficer	„	370,—
4.	Asystent	„	200,—
5.	Kucharz	„	254,—
6.	St. marynarz	„	211,—
7.	Mł. marynarz	„	107,—
8.	„ „	„	107,—
9.	1 maszynista	„	765,—
10.	2 maszynista	„	534,—
11.	Asystent	„	350,—
12.	Palacz	„	300,—
13.	Trymer	„	195,—
14.	„	„	195,—
15.	„	„	195,—
16.	Praktykant	„	101,—
	razem	zł	5.204,—
	10% świadczenia socjalne	„	520,40
		zł	5.724,40
	10% wynagrodzenie za pracę w nadgodzinach	zł	572,44
	razem miesięcznie	zł	6.296,84
	a rocznie	„	75.562,—

Przyjmujemy, że wyżywienie członków załogi kosztuje: oficera zł 100,— miesięcznie, a innych członków załogi zł 75,— od osoby. Koszt miesięczny wyżywienia załogi statku byłby:

7 oficerów po zł 100,—	=	zł 700,—
9 pozostałych członków załogi po zł 75,—	=	zł 675,—
	razem	zł 1.375,—

Roczny koszt wyżywienia załogi wyniósłby zł 16.500.

Ubezpieczenie majątku załogi kosztowałoby:

członek załogi	wartość majątku ubezpieczonego przez armatora	ilość osób	ogólna wartość
kapitan	zł 3 000	1	zł 3.000
oficer	„ 2.000	2	„ 4 000
maszynista	„ 2.000	2	„ 5 000
marynarz	„ 1.000	11	„ 15.000
	razem		zł 27.400

2% od zł 27.400 = zł 548 rocznie.

Innych kosztów jak procentów, kosztów biurowych i t. p. rozpatrywać tu nie będziemy, chociaż koszty te mogą być bardzo znaczne w niektórych przedsiębiorstwach armatorskich.

Wychodząc z założenia, że armatorem w Polsce może być albo państwo, albo firma prywatna, przyjmujemy, że prywatnymi armatorami polskimi będą ludzie, którzy pracowali przy statkach, znają ich obsługę, kalkulację itp.. Mogą to być maklerzy okrętowi, spedytorzy, pracownicy istniejących biur armatorskich. Taki typ kupca armatora — maklera lub spedytora najczęściej jest spotykany na zachodzie Europy i to szczególnie w tych krajach, które zajmują pierwsze miejsca na świecie pod względem wielkości posiadanego tonażu jak np.: Anglia, Ameryka, Norwegia, Niemcy, Szwecja i t. d.

Tylko państwo może budować i nabywać statki trampy i oddawać je maklerom do opracowania, celem polepszenia ich stanu finansowego. Przedsiębiorstwa też tego rodzaju mają rubrykę „innych kosztów“ — kosztów biurowych i t. p. w kosztach stałych statków stosunkowo wysoką i z tego względu trampy naogół, znajdujące się w rękach przedsiębiorstw państwowych są mało rentowne.

Tymczasem makler okrętowy, który jednocześnie jest armatorem, mając wpływy za klarowanie i frachtowanie statków swoich i innych armatorów, utrzymuje za nie też biuro armatorskie. Jeżeli armator taki liczy pewne koszty biurowe w kosztach statku, to są one niewielkie. Zresztą przedsiębiorstwo armatorskie, posiadające tylko statki trampy ma zazwyczaj bardzo małe biuro.

W przedsiębiorstwie szwedzkim, w którym autor tego artykułu pracował, jedna pracowniczka prowadziła buchalterię i kalkulację ośmiu statków trampów, które to przedsiębiorstwo posiadało, będąc jednocześnie kasjerką i buchalterką całego przedsiębiorstwa.

A więc zakładając, że makler okrętowy kupi statek tramp i sam będzie go opracowywał, prowadząc jednocześnie biuro maklerskie, kosztów biurowych do kosztów stałych zaliczać nie będziemy.

Dlatego też koszty stałe roczne, statku o pojemności około 1.200 BRT, około 700 NRT o nośności około 1.800 ton i 520 do 600 stds. drzewa tartego miękkiego byłyby następujące:

statek nowy o wartości zł 1.000.000
statek używany w wieku lat 20
o wartości zł 200.000

1.	amortyzacja	zł 50.000,—	zł ———
2.	ubezpieczenie	„ 50.000,—	„ 14.000,—
3.	remont i konserwacja	„ 4.000,—	„ 12.000,—
4.	załoga:		
	a) pensje	„ 75.562,—	„ 75.562,—
	b) wyżywienie	„ 16.500,—	„ 16.500,—
	c) ubezpieczenie majątku załogi	„ 548,—	„ 548,—
	razem	zł 196.610,—	zł 118.610,—

t. j. licząc koszty stałe na jeden dzień, wszystko jedno, czy statek jest w podróży, czy w porcie:

statek nowy zł 196.610 : 365 dni = zł 540,—
„ używany zł 118.610 : 365 dni = zł 325,—.

Przy kalkulacji podróży statku czas podróży będziemy liczyli jednakowo. Przyjmujemy, że statek zarówno nowy, jak i używany, będzie płynął z szybkością 8 węzłów. Tylko statek nowy bez wątpienia przy tej samej szybkości, co statek używany zużyje mniej paliwa, np. węgla, niż statek używany. Założymy, że statek nowy zużyje węgla bunkrowego w czasie postoju w porcie 1 tonnę, a w podróży 8 ton na dobę, a statek używany 1½ tonny w porcie i 10 ton w podróży.

Nie będziemy natomiast uwzględniali, że statek nowy przy tej samej nośności, co używany, będzie miał mniejszą pojemność w tonnach rejestrowych netto. Różnica ta ze względu na koszty portowe, które są obliczane przeważnie od pojemności netto statku nie będzie duża.

Dla przeprowadzenia opłacalności statku towarowego trampu, przypuszczamy, że statek może znaleźć zatrudnienie dla przewozu towarów do dwóch różnych krajów: 1) węgiel do południowej Szwecji, 2) drzewo do Londynu.

Rozpatrujemy pierwszą możliwość. Statek o pojemności 705 NRT ładuje 1.750 ton węgla z Gdańska do Helsingborg. Fracht w czasie koniunktury z Gdańska do Helsinbgorg wyniósł około sh. 6/— za 1 tonnę ang. W czasie depresji gospodarczej w latach 1933/1934 fracht wynosił około sh. 4/6. Do kalkulacji przyjmujemy stawkę frachtową sh. 4/6 za tonę.

Umowy węglowe przewidują, że statki ładujące węgiel w ilości około 1.750 ton potrzebują 72 godz. na ładowanie. Przy średniej ekspedycji jednak statek taki ładuje się w 2 dniach przy dobrej w ciągu 24 godzin. Naturalnie armator polski, jednocześnie makler, aby statek otrzymał dobrą ekspedycję porozumiałby się z eksporterem, aby węgiel był odpowiednio wysłany z kopalń i aby statek otrzymał dobrą ekspedycję. Przy średniej ekspedycji statku nowego o kosztach stałych, które poprzednio ustaliliśmy, wynik podróży byłby następujący:

wpływy: 1.750 t.: 1.016 kg = 1.712 t. a sh. 4/6 = £. 385.2.— a zł 26,30
= zł 10.130,76.

Czas ekspedycji statku:

ładowanie	2 dni	
podróż	2	„
wyładowanie	3	„
podróż powrotna	2	„
razem	9	dni

Wydatki:

opłaty portowe i ładowanie w Gdańsku		zł 2.107,43
opłaty portowe i wyładowanie w Helsingborg		„ 3.226,93
koszty stałe:		
9 dni x zł 5.40		„ 4.860,—
węgiel bunkrowy:		
podróż 4 dni x 8 t. =	32 t.	
postój 5 dni x 1 t. =	5 t.	
zł 17,— za 1 t.	37 t.	„ 629,—
2% kurtażu od frachtu		„ 202,61
0,2% ubezpieczenie frachtu		„ 20,26
razem		zł 11.046,23

Rezultat podróży byłby:

wydatki zł 11.046,23
wpływy zł 10.130,76

strata zł 915,47.

Statek ten mógłby robić przeciętnie 3 podróże w miesiącu. Ponieważ raz do roku statek idzie do doku na dwa tygodnie celem przeprowadzenia ogólnego remontu, to wykonałby on podróży w roku około 34. Strata roczna wyniosłaby:

zł 957,97 x 34 = zł 31.125,98
koszty stałe w czasie postoju statku w porcie zł 5.40 dni x 14 dni
zł 7.560,—
razem zł 38.685.98.

Gdyby armator bilansowo nie chciał wykazać straty, mógłby w tym roku nie odpisać całkowicie 5% amortyzacji statku, co często robią przedsiębiorstwa armatorskie, że amortyzacji nie uwzględniają w bilansach w czasie niskich stawek frachtowych.

Kalkulacja statku używanego wypadłaby korzystniej. Założywszy, że wszystkie koszty i wpływy będą te same, co przy kalkulacji podróży statku nowego, a zmienią się tylko koszty stałe i zużycie węgla bunkrowego. Wynik podróży statku używanego byłby następujący:

nowego

koszty stałe 9 dni a zł 5.40 =		zł 4.860,—
zużycie węgla bunkrowego:		
podróż 4 dni x 8 t. =	32 t.	
postój 5 dni x 1 t. =	7 t.	
po zł 17,— za 1 t.	39 t.	629,—
razem		zł 5.489,—

używanego

9 dni a zł 325 = zł 2.925,—
4 dni x 10 t. = 40
5 dni x 1½ t. = 7,5
po zł 17,— 47,5 807,50

razem zł 3.732,50

W rezultacie podróż statku nowego kosztowałaby drożej od statku używanego o zł 1.756,50. Ponieważ podróż statku nowego przyniosłaby stratę w wysokości zł 957,97, to podróż statku używanego przyniosłaby zysk:



zł 1.756,50 — zł 957,97 = zysk zł 798,53.

Roczny zysk wyniósłby:	zł 798,53 x 34 =	zł 27.150,02
mniej postój statku w doku koszty stałe	zł 325,— x 14 =	„ 4.550,—
	czysty zysk	zł 22.600,02

Statek używany nawet w okresie depresji gospodarczej przy niskiej stawce frachtowej sh. 4/6 przyniósłby zysk, który, jak w naszym wypadku, wynosi 11% od włożonego kapitału.

Przypuśćmy, że statek nowy j. w. przewoziłby drzewo z Gdańska do Londynu, przychodząc z Londynu próżny. W kosztach portowych statku uwzględnimy rabaty sztauerskie, które makler okrętowy w Gdańsku otrzymuje od firm sztauerskich, o ile statek frachtuje pod banderą zagraniczną. Gdyby ten makler frachtował swój własny statek, to rabaty sztauerskie w Gdańsku i Londynie liczyłby w kalkulacji podróży swojego statku. Rabaty te są znaczne. Np. armator zagraniczny płaci w Gdańsku za sztauerkę drzewa miękkiego zł 6,05 za std., a makler firmie sztauerskiej zł 3,20. Następnie w Londynie od sztauerów można otrzymać rabat w wysokości sh 1/6 za std. drzewa miękkiego, albo nawet 15% od kosztów sztauowania, co jest jeszcze większym rabatem niż sh 1/6. Dla naszej kalkulacji przyjmujemy, że armator płaci za sztauerkę drzewa miękkiego w Gdańsku zł 3,20 za std., a w Londynie otrzymuje rabat sh. 1/6 od std.

Fracht z Gdańska do Londynu był w czasie depresji gospodarczej, w latach 1934-1936 sh. 26/— do 30/— za std., a w czasie koniunktury sh. 48/— za std. Obecnie frachty spadły i wynoszą ok. sh. 25/— za std. drzewa miękkiego. Przyjmijmy, że fracht wynosi sh. 25/— za std. i załóżmy, że statek nasz załaduje tylko 520 std. drzewa miękkiego. Wówczas kalkulacja podróży naszego statku z Gdańska do Londynu będzie następująca:

wpływy 520 std. x sh. 25/— = £ 6.50 x zł 26,30 = zł 17.340.

Czas ekspedycji statku:

ładowanie	4 dni
podróż	4 „
wyładowanie	3 „
podróż powrotna	4 „
razem	15 dni

Wydatki:

Opłaty portowe i ładowanie w Gdańsku	zł 3.231,76
Opłaty portowe i wyładowanie w Londynie	„ 6.296,50
Koszty stałe	
15 dni £ zł 540,—	„ 8.100,—
Bunkier:	
7 dni x 1 t. = 7 t.	
8 dni x 8 t. = 64 t.	
po zł 17,— 71 t.	„ 1.207,—
2% kurtażu od frachtu	„ 346,80
0,2% ubezpieczenie frachtu	„ 34,68
razem	zł 19.216,74

Rezultat podróży byłby następujący:

wydatki	zł 19.216,74
wpływy	„ 17.340,—
strata	zł 1.876,74

Statek mógłby robić przeciętnie 2 podróże w miesiącu t. j. w ciągu roku, odliczając dwutygodniowy postój statku w doku, 23 podróże.

Strata roczna wyniosłaby:

zł 1876,74 x 23	= zł 43.165,02
koszty stałe statku w czasie postoju w doku	„ 7.560,—
razem	zł 50.725,02

W kalkulacji podróży statku używanego inaczej wypadłyby koszty stałe i koszty węgla bunkrowego. Różnica byłaby następująca:

statek nowy

koszty stałe 15 dni a zł 540 = zł 8100,—
zużycie węgla bunkrowego
podróż: 8 dni a 8 t. 64 t.
postój: 7 dni a 1 t. 7 t.
po zł 17,— 71 t. „ 1207,—
razem zł 9307,—

statek używany

15 dni a zł 325,— = zł 4.875,—
8 dni x 10 t. = 80 t.
7 dni x 1½ t. = 10½ t.
po zł 17,— 90½ t. „ 1.538,5
zł 6.413,5

W rezultacie podróż statku nowego kosztowałaby drożej od statku używanego o zł 2.893,50. Ponieważ podróż statku nowego przyniosłaby stratę w wysokości zł 1.876,74, to podróż statku używanego przyniosłaby zysk w wysokości:

	zł 2.813,50
mniej	„ 1.876,74
czysty zysk	zł 1.016,76

Gdyby statek zrobił 23 podróże w roku, to zysk byłby następujący:

zł 1.016,76 x 23 = zł 23.385,—
mniej koszty stałe postoju statku w doku u 15 dni à zł 325 „ 4.875,—
czysty zysk zł 18.510,48

Statki, przewożąc drzewo z Gdyni/ Gdańska do Anglii, robiłyby prawdopodobnie jedną podróż w miesiącu. Otrzymałyby one prawdopodobnie ładunki powrotne: węgiel i koks z Anglii do krajów skandynawskich i napewno złom z Belgii i Francji do Polski, który obecnie, niestety, prawie w 100% z tych krajów jest przewożony do nas pod obcą banderą.

Wówczas zyski na podróżach naszych statków z drzewem do Anglii byłyby większe, niż te, które tutaj wykazaliśmy, bo statki nie pływałyby próżne.

Rozpatrując dochodowość statków z punktu widzenia bilansu płatniczego, moglibyśmy stwierdzić, że gdybyśmy zakupili 40 statków nowych o nośności po około 1.800 t. każdy, to zwróciłyby się one dewizowo krajowi w ciągu około 5 lat, a statki używane w ciągu około 2 lat, przynosząc odrazu poważne zyski ich posiadaczom.

Musimy zatem kupować i budować obecnie przede wszystkim statki trampy, które najtaniej kosztują i są najbardziej rentowne.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc luty 1938 roku

W okresie sprawozdawczym na rynku gdyńsko - gdańskim zauważyć można było pewne ożywienie w dziedzinie frachtowania towarów masowych, specjalnie na rynku węglowym. Statków „prompt" było znacznie mniej niż w ub. okresie sprawozdawczym, a to ze względu na ożywienie rynku zachodnio - bałtyckiego, gdzie statki znalazły odpowiedniejsze frachty. Poza tym należy podkreślić, że wielka ilość armatorów unieruchomiła swe statki, nie chcąc jeździć po stawkach, z których straty były większe, niż z unieruchomienia statków. To spowodowało mniejszą konkurencję oferowanego tonażu, a w związku z tym oczywiście stawki poszły nieco w górę. Jest to obecnie okres przełomowy, gdyż z jednej strony armatorzy wszelkimi siłami dążą do odrestaurowania stawek, z drugiej zaś strony frachtujący nadal wyrażają nadzieję, iż stawki ostatniego miesiąca utrzymają się jeszcze przez miesiąc obecny. W związku z tym natrafiało się na duże trudności przy frachtowaniu tonażu.

Drzewo

Spokój na rynku drzewnym jaki panuje od początku tego roku, nadal pozostaje bez zmian, gdyż rynek angielski wykazuje nadal małą chłonność. Tonażu zainteresowanego pod ładunki drzewa do Anglii było dostatecznie, jednakże stawki frachtowe były nadal bardzo niekorzystne dla armatorów. Płacono naogół za statek wielkości 5/600 stds.:

za D. B. B. do Londynu sh 25/— za std. na warunkach Baltwood net.

„ drzewo twarde obrzyn. do Londynu	43/6	„	„	„	gross
„ nieobrz. „ „	48/8	„	„	„	„
za D. B. B. do Hull sh.	26/—	„	„	„	net.
„ „ „ Hartlepool „	33/—	„	„	„	„
„ „ „ Manchester „	30/—	„	„	„	„
„ „ „ do Garston, Preston „	39/—	„	„	„	„

Węgiel

Jak już wspomnieliśmy na początku, rynek węglowy był bardziej ożywiony niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Stawki frachtowe przedstawiają się nadal katastrofalnie. Oferowano za statek wielkości:

4000 ton Gdańsk/Belgia	sh. 3/9 do 4/—	za tonę
4000 „ Gdańsk/Rouen	„ 5/3 „ 5/6	„
2000 „ do Belgii	„ 4/6	„
2000 „ „ Rouen	„ 6/—	„
2000 „ „ Bordeaux	„ 6/9	„

Definitywnie zafrachtowano do Francji w drugiej połowie lutego:

1900 ton do Rouen	po sh. 5/9 za tonę
3200 „ „ „	po sh. 5/6 „ „

Pod koniec lutego zafrachtowano statek wielkości 1750 ton już po sh. 6/3 za tonę.

2800 ton do Bordeaux i Bayonne	po sh. 7/9 za tonę
2700 „ „ „	„ 7/3 „ „
2200 „ „ „	„ 7/- „ „
1200 „ „ Le Havre	„ 6/9 „ „
3200 „ „ Belgii (Zeebrügge)	„ 5/6 „ „
3700 „ „ Gent	„ 4/1 „ „

Stawki na Morze Śródziemne również utrzymały się na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego i płacono do Zachodniego Wybrzeża Włoch, za statek wielkości:

6000 t. sh. 7/6 za t. z opcją 1 port na Adriatyku sh. 8.
2000 t. do Oran
sh. 7/10½ za t. 1000 t. wyładunku dziennego po sh. 1/10
2750 t. do Oran
sh. 8/— za t. 1000 t. wyładunku dziennego po sh. 1/10

Pod koniec lutego zafrachtowano statek wielkości 65/7000 ton Veni Triest, Ancona po sh. 8/1.

Stawki frachtowe do południowej Ameryki wykazywały tendencję wyraźnie zwyżkową, a to ze względu na słabe widoki otrzymania ładunku powrotnego.

Żaglowce

W dziedzinie frachtowania małego tonażu, nadal odczuwa się brak ładunków, przyczym tonażu jest dostateczna ilość. Zafrachtowano m. i. kilka ładunków zboża do Danii, za które płacono Rmk. 5.— do jednego portu, położonego nie bardziej na północ od Aarhus, za makuchy płacono w tym samym kierunku Rmk. 5.50. Specjalnie należy wspomnieć o zafrachtowaniu żaglowca pod ładunek drzewa (65 stds.) do jednego portu Danii, po sh. 26/6 za std.

Naogół panuje tendencja zwyżkowa.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

PODNIESIENIE STAWEK KAUCYJNYCH I WADIALNYCH

W związku ze zwyżką kursów papierów wartościowych, jaka nastąpiła w okresie od ostatniego ustalenia przez Ministerstwo Skarbu kursów, po których mogą być przyjmowane papiery wartościowe przez władze i urzędy państwowe jako wadia przy przetargach, oraz jako kaucje na zabezpieczenie wszelkiego rodzaju umów lub zaliczek, wpłacanych na dostawy i roboty rządowe, jak również na zabezpieczenie udzielanych przez Skarb Państwa kredytów akcyzowych, celnych i transportowych — zostało przeprowadzone obecnie nowe ustalenie tych kursów, które — jak stwierdza tyg. „Polska Gospodarcza", zeszyt 10 z dn. 5 bm. — stanowi dość znaczną zwyżkę stawek w stosunku do dotychczas obowiązujących. Jeśli chodzi o papiery państwowe, dla których wyznaczane są stawki stałe za 100 wartości imiennej danego papieru, nowe stawki wynoszą: pożyczka konwersyjna 1934 r. — 60, konwersyjna kolejowa 1924 r. — 60, premiowa dolarowa seria III — 40 (za 5 dolarów), Pożyczka Narodowa — 50, renta ziemska seria I — 45, seria II — 45, premiowa inwestycyjna — 70, wewnętrzna państwowa 1937 r. — 75.

ZNIŻKA CELNA NA DREWNO ORZECHOWE

Wprowadzenie zniżki celnej na drewno orzechowe pozostaje — w związku z uruchomieniem w kraju produkcji fornierów orzechowych. Chodzi bowiem o import z zagranicy surowca, tj. drewna orzechowego, którego brak w kraju. Orzech importowany jest do Polski drogą lądową — głównie z krajów bałkańskich. Przeszkodę dla rozwoju produkcji fornierów orzechowych stanowią trudności natury kalkulacyjnej i celnej — w związku z tym, że cło na drewno orzechowe stanowi sumę większą od cła konwencyjnego, opłacanego przez importerów fornierów. Import fornierów orzechowych, cieszących się w Polsce bardzo dużym popytem, wynosił w okresie 3 kwartałów 1937 r. ponad 300 ton wartości 1.500 tys. zł. Produkcja tych fornierów w kraju może spowodować wyeliminowanie fornierów zagranicznych.

MINIMALNE FRACHTY DRZEWNE Z PORTÓW GDAŃSK I GDYNIA

W ostatnim cyrkularzu Baltic Conference ogłoszono dodatek do taryfy minimalnych frachtów odnoszących się do wywozu papierówki przez porty Gdańsk i Gdynię. Dodatek ten ustala minimalną stawkę za statek na 33 sh oraz ustanawia, że armatorzy frachtujący stawki pod papierówkę mają prawo żądać przy frachtowaniu, ażeby frachtujący załadowali minimum 40 fatomów drzewa najwyżej w dwóch miejscach na jedną ładownię. Wszelkie inne wydatki związane z przeholowaniem statku opłaca frachtujący.

POTANIENIE STAWEK PRZEWOZOWYCH NA ŚLEDZIE W KOMUNIKACJI Z RUMUNIĄ

W najbliższym czasie ma być wprowadzona do taryfy artykułowej 37 polsko-rumuńskiej taryfy portowej stawka 322 gr. na przewóz śledzi z Gdańska w miejsce dotychczasowej stawki wynoszącej 397 gr. Aż do chwili wprowadzenia tej zmiany można stosować taryfę GB-15, która zawiera odpowiednią stawkę od Gdańska do granicy państwa w Śniatynie.

NOWE TARYFY W KOMUNIKACJI PORTY POLSKIE — CZECHOSŁOWACJA

Ostatnio w Zakopanem odbyła się konferencja przedstawicieli kolei polskich i czechosłowackich w sprawie nowego wydania dwóch zeszytów międzynarodowej taryfy towarowej w komunikacji pomiędzy portami w Gdyni i Gdańsku a Czechosłowacją.

Przedmiotem obrad był obszar ważności, oraz wysokość opłat przewozowych dla zgrupowanych w tych zeszytach towarów czeskich, tj. surowców i wytworów przemysłu włókienniczego, skór, papieru, produktów rolniczych, spożywczych, pasz i nawozów sztucznych.

W odniesieniu do obszaru ważności na konferencji uchwalono skreślenie szeregu towarów nierealnych, tj. takich, które nie były dotychczas przewożone np. tektura, cukier, ponadto zaś wyłączono z poszczególnych taryf artykułowych, stacje nie wykazujące żadnych w ogóle przewozów.

O ile chodzi o wysokość stawek, to ustalane one będą na poziomie o około 10 proc. mniej od opłat konkurencyjnych. Poza tym niektóre obniżki, uzupełnienia wzgl. zmiany spowodowane zostały bądź zmianami opłat taryf wewnętrznych kolei polskich lub czechosłowackich, bądź zmienionymi warunkami przewozu na drogach konkurencyjnych.

Nowe wydanie zaktualizowanych i dostosowanych do bieżących potrzeb życia gospodarczego obu zeszytów omawianej taryfy portowej przyczyni się niewątpliwie w znacznej mierze do wzmożenia zamorskiego tranzytu przez porty w Gdyni i Gdańsku.

USTAWODAWSTWO GOSPODRACZE

W Dzienniku Ustaw R. P. opublikowano m. in. następujące rozporządzenia i oświadczenia o charakterze gospodarczym:

Nr 11 z dn. 21. II. rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 10 bm. w sprawie tymczasowego wprowadzenia w życie postanowień protokółu z dn. 28 grudnia 1937 r. między Polską a Szwajcarią dotyczącego zniżek celnych na produkty chemiczne (poz. 75);

oświadczenie rządowe z dn. 10 bm. w sprawie ratyfikacji i wymiany dokumentów ratyfikacyjnych podpisanego dn. 18 lutego 1937 r. protokółu dodatkowego do konwencji handlowej i nawigacyjnej między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką z dn. 10 lutego 1934 r. (poz. 78).

Konwencja konsularna między Rzecząpospolitą Polską a Królestwem Węgier podpisana w Budapeszcie dnia 24 kwietnia 1936 r. (poz. 100);

oświadczenie rządowe z dnia 12 lutego r. b. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych konwencji konsularnej między Rzecząpospolitą Polską a Królestwem Węgier z dnia 24 kwietnia 1936 r. (poz. 101);

rozp. ministra Komunikacji z dnia 25 lutego rb. wydane w porozumieniu z ministrami Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu, oraz Rolnictwa i Reform

Rolnych w sprawie zmiany „Regulaminu przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych“ (poz. 107);

rozp. ministra Skarbu z dn. 26 lutego rb. wydane w porozumieniu z ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych w sprawie zmiany rozporządzenia z dn. 27 października r. ub. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła (poz. 108);

rozp. min. Skarbu z dn. 19 lutego rb. o normach szacunku i cenach wykupu krajowego surowca tytoniowego (poz. 112);

rozp. min. skarbu z dn. 25 lutego rb. wydane w porozumieniu z min. komunikacji o sposobie i terminach spłacenia obligacyj Kolei Herby—Kielce, (poz. 113);

oświadczenie rządowe z dn. 12 lutego rb. w sprawie ratyfikacji i wymiany dokumentów ratyfikacyjnych umowy gospodarczej między Rzplitą Polską a Rzeszą niemiecką z dn. 4 listopada 1935 r. (poz. 118);

oświadczenie rządowe z dn. 12 lutego rb. w sprawie ratyfikacji i wymiany dokumentów ratyfikacyjnych umowy między Rzplitą Polską, a Rzeszą niemiecką z 20 lutego r. ub. w sprawie przedłużenia umowy gospodarczej polsko - niemieckiej z dn. 4 listopada 1935 r. (poz. 119);

oświadczenie rząd. z dn. 12 lutego rb. w sprawie ratyfikacji i wymiany dokumentów ratyfikacyjnych 2-go porozumienia do umowy gospodarczej polsko - niemieckiej z dnia 4 listopada 1935 r., podpisanego dnia 9 października 1936 r. (poz. 120);

oświadczenie rząd. z dn. 12 lutego rb. w sprawie ratyfikacji i wymiany dokumentów ratyfikacyjnych 3-go porozumienia do umowy gospodarczej polsko-niemieckiej z dn. 4-go listopada 1935 r., podpisanego 21 grudnia 1936 r.;

oświadczenie rząd. z 12 lutego rb. w sprawie ratyfikacji i wymiany dokumentów ratyfikacyjnych porozumienia polsko - niemieckiego z 18 lipca 1936 r., dotyczącego uzupełnienia umowy gospodarczej między Polską, a Niemcami z 4 listopada 1935 r. (poz. 122).

ROKOWANIA O POWIĘKSZENIE TRANZYTU Z BAŁKANÓW PRZEZ PORTY POLSKIE

W dn. 14 i 15 ub. m. odbyła się w Warszawie konferencja przedstawicieli polskiego i rumuńskiego zarządów kolejowych, celem ustalenia warunków, zmierzających do powiększenia przywozów tranzytowych z Jugosławii i Bułgarii przez porty polskiego obszaru celnego tj. przez Gdynię i Gdańsk. Delegacji polskiej przewodniczył naczelnik Michalik z Ministerstwa Komunikacji, natomiast ze strony rumuńskiego ministerstwa kolei brali udział w rokowaniach: dyr. Radovici i nacz. Chozacevici.

W czasie rokowań były poruszone sprawy tranzytu z Jugosławii i Bułgarii przez Rumunię do portów polskiego obszaru celnego tych towarów, których transport natrafia na pewne trudności taryfowe, dewizowe i t. p. W szczególności chodziło tu o artykuły masowego przewozu, jak zboże i owoce. Rokowania zakończyły się uzgodnieniem wzajemnych postulatów, dzięki czemu zapewniono sprawniejsze działanie tranzytu towarów z Jugosławii i Bułgarii przez Rumunię do portów Gdańska i Gdyni, co niewątpliwie przyczyni się do dalszego wzrostu obrotów tych portów.

W tych dniach miała się odbyć w Poznaniu druga konferencja przy współudziale delegatów zarządów kolejowych polskiego, niemieckiego, czeskiego, rumuńskiego, węgierskiego i austriackiego. Obrady te miały dotyczyć obrotu towarowego pomiędzy Rumunią a Niemcami. Z powodu nie przybycia delegacji niemieckiej, czeskiej i austriackiej, rokowania zostały odłożone i prawdopodobnie odbędą się one w końcu marca.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA PRZESYŁEK ZBBOŻA I ROŚLIN STRĄCZKOWYH Z WĘGIER VIA GDAŃSK/GDYNIA

Z ważnością od 20 marca 1938 r. obniżono przewoźne za zboże i rośliny strączkowe z niżej wymienionych czechosłowacko - węgierskich stacji granicznych, jak następuje: a) Cop st. hr. z 2.283 hc na 1.810 hc; b) Kehemec st. hr. z 2.258 hc na 1.810 hc; c) Slovenské/Nowá Mesto z 2.342 hc na 1.810 hc. Powyższe stawki stanowią jeszcze o tyle dalsze udogodnienie, że mogą być zastosowane nie tylko dla przesyłek 15-tonowych, ale również dla przesyłek 10-tonowych i to natychmiast przy nadaniu przesyłki. Zniżka warunkowana minimalnym przewozem 5.000 ton, który odbiorca uskutecznić musi w czasie od 1 stycznia do 31 maja 1938.

Obniżenie taryf tranzytowych na baryt z Jugosławii. Z ważnością od 1-go kwietnia 1938 rozszerzona została taryfa nr 109 polsko-jugosłowiańskiej taryfy związkowej również na podstacje portowe na terenie portu gdańskiego, także na przesyłki barytu surowego i szlamowanego, przeznaczonego do wywozu drogą morską.

Obniżkę taryfy na paszę z Rumunii Z ważnością od 18 marca 38 dla tranzytowych przesyłek kolejowych na paszę rumuńską obowiązuje od stacji granicznej polsko-rumuńskiej do Gdyni/Gdańska dotychczasowa stawka 273 gr także i dla przesyłek 10-cio tonowych.

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA KOLEJOWA

Od dnia 4 do 9 kwietnia rb. odbędzie się w Polsce Międzynarodowa Konferencja Rozkładów Jazdy pociągów towarowych, w której biorą udział przedstawiciele kolejnictwa różnych państw Europy Środkowej.

Otwarcie konferencji oraz cały szereg posiedzeń plenarnych i grupowych odbędzie się w Warszawie, na zakończenie obrad przewidziana jest dla uczestników konferencji dnia 8. IV. specjalnym pociągiem wycieczka do Gdyni dla zwiedzenia portu i jego urządzeń.

OBNIŻENIE STAWEK FRACHTOWYCH DO PALESTYNY

Armatorzy utrzymujący Linię Lewantyńską a mianowicie Svenska Orient Linien w Göteborgu i Żegluga Polska S. A. w Gdyni postanowili obniżyć stawki frachtu morskiego do Tel-Avivu i Jaffy do poziomu stawek do Haify. Zmiana ta weszła w życie z dniem 15 bm.

WPROWADZENIE OBNIŻONEJ STAWKI KOLEJOWEJ DLA TRANZYTU OTRĘB W KOMUNIKACJI Z GDYNIĄ

W ramach polskiej taryfy wewnętrznej część II zeszyt 4 wprowadzono dla przewozu otręb w komunikacji granica Państwa pod Śniatynem — Gdynia zniżoną stawkę opłat przewozowych w wysokości zł 2,73 za 100 kg, z ważnością natychmiastową. Z ulgi tej korzystają nie tylko przesyłki otręb z Rumunii lecz również z dalej położonych krajów, jak Jugosławia, Bułgaria w przewozie przez Rumunię.

ZAWIADAMIANIE ODBIORCY PRZEZ AGENTA STATKU O NADEJŚCIU TOWARU

Opierając się na przepisach prawa morskiego, warunkach konosamentowych oraz istniejących zwyczajach, uchwala Zarząd Polskiego Związku Maklerów Okrętowych, na podstawie wniosku specjalnej komisji interpretacyjnej, co następuje:

„Nie ma obowiązku dla agenta statku zawiadamiania odbiorców o przybyciu statku drogą ogłoszenia w poczytnej gazecie miejscowej; natomiast jest obowiązkiem prawnym zawiadomić odbiorcę, podanego w adresie „notify“ o przybyciu ładunku.

Natomiast ze względów na obowiązki starannego kupca agent statku powinien zawiadomić listownie odbiorcę, wskazanego w konosamencie (order of x) o nadejściu towaru.

Idąc po myśli tej uchwały ustalono, że na statku, t. j. armatorze wzgl. jego agencie nie ciąży obowiązek zawiadamiania odbiorcy o przybywającym statku, aby mu umożliwić bezpośredni odbiór towaru od burty.

Na skutek tego odbiorcy, chcący odebrać towar bezpośrednio od burty statku, muszą sami dbać o to, aby być w porę poinformowani o nadejściu ładunku (przez załadowców wzgl. odbiorców towaru, o ile bezp. odbiorcą w porcie nie jest właściciel towaru a ekspedytor) i zgłosić się po odbiór.

Uchwalono podać to do wiadomości członków Związku jako obowiązujące zalecenie“.

KRONIKA ZAGRANICZNA

ANGLIA

STAN BRYTYJSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Według danych „Registrar General of Shiping and Slamen" brytyjska flota handlowa posiadała w początku bież. roku: 17.499.204 trb, wobec 17.519.794 trb, w r. 1936. W tym okresie kupiono 978.400 trb, a sprzedano 1.043.347 trb. Najważniejszymi odbiorcami tonażu brytyjskiego byli: Grecja — 135.908 trb, Japonia — 87.015 trb, Niemcy — 61.467 trb, i Włosi — 50.625 trb. W porównaniu do r. 1929 brytyjska flota handlowa zmniejszyła się o 2.708.920 trb, przyczym zwraca uwagę pewne przesunięcie w stosunku parowców do motorowców. Gdy jeszcze w r. 1929 tonaż parowców wynosił 18.143.788 trb, to w r. 1937 — 13.700.028 trb, a tonaż motorowców — powiększył się z 2.014.336 do 3.749.176 trb. Zmniejszenie się brytyjskiej floty handlowej ilościowo nie wpłynęło jednak na jej zdolności.

WZROST RUCHU STATKÓW W PORTACH BRYTYJSKICH

Ruch statków we wszystkich portach brytyjskich, po raz pierwszy od czasu kryzysu, w r. ub. przekroczył granice 120 mil. trn. Przybyło do portów Anglii 86.168 (81.893) statków o pojemności 123.354.752 trn. (117.940.819), wyszło 86.285 (82.142) pojemn. 123.724.428 trn. (118.660.143). Pierwsze miejsce zajęła bandera angielska 39.289.000, trn., drugie niemiecka — 4.778.000, trzecie norweska 4.180.000, czwarte holenderska — 3.513.000, U. S. A. — 3.303.000, Francuska — 2.693 tys. i t. p Cyfry te dotyczą statków, które przyszły względnie wyszły z portu z ładunkiem i raz zostały zarejestrowane

OBNIŻKA STAWEK UBEZPIECZENIOWYCH OD RYZYKA WOJENNEGO NA DALEKIM WSCHODZIE

Komitet angielski, zajmujący się specjalnie badaniem wielkości ryzyka wojennego przy ubezpieczeniach transportów, wysyłanych na Daleki Wschód, obniżył stawki ubezpieczeniowe do 2 sh 6 d. na linii wschodnio - azjatyckiej, łączącej Szanghaj—Kuan z Szanghajem.

NOWE JEDNOSTKI BRYTYJSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Angielska Clan Line Steamers Ltd. zamówiła w stoczni Greenock Dockyard Co. 2 statki fracht. po 10.000 t., robiące 17 węzłów, dla linii regularnych.

Canadian-Australien Line, powiększa swoją flotę o 2 nowe statki, 30.000 t., kosztem 2 mil. £. każdy.

DANIA

ANALIZA ZAROBKÓW DUŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Opublikowana ostatnio statystyka dotycząca duńskiej floty handlowej i żeglugi w 1936 r. zawiera między innymi interesujące zestawienie szczegółowe zarobków brutto z frachtów. Na ogólną sumę zarobków 190.896 tys. kor. na trampy przypada 108.803 tys. kor. Zarobki linii regularnych i trampów rozpatrywane są oddzielnie w 8 grupach geograficznych: 1) Dania, 2) Bałtyk bez Danii, 3) reszta Skandynawii, 4) Morze Północne i Kanał, 5) Południowa Europa i Morze Śródziemne, 6) Północna Ameryka, 7) Środkowa i Południowa Ameryka, 8) Reszta świata.

Rozpatrując żeglugę trampową w kierunku wyjściowym z podanych punktów geograficznych stwierdza się, że najwięcej trampy zarobiły na przewozach z Bałtyku (bez Danii) — 29,1 mil. kor.; następnie z Morza Północnego i Kanału — 24 mil. kor., z Południowej Europy i Morza Śródziemnego — 15,6 mil., z Środkowej i Południowej Ameryki — 13.1 mil. kor.

W kierunku zaś dowozowym pierwsze miejsce zajmuje grupa Morza Północnego i Kanału — 55,7 mil. kor., następnie Dania — 18,3 mil. kor. oraz Południowa Europa i Morze Śródziemne — 11,2 mil. kor Godne jest uwagi, że zarobki trampów w wywozie z Bałtyku (bez Danii) do samych tylko portów Morza Północnego i Kanału wynosiły 23,9 mil. kor.

Rozpatrując zarobki trampów duńskich, według grup towarów przewożonych stwierdza się, że najwięcej zarobków przypada za przewóz węgla — 26 mil. kor., następnie drzewa — 18 mil. kor., olejów — 14 mil. kor., owoców — 12 mil. kor., rudy — 10 mil. koron etc.

Trampy wychodzące z Gdańska zarobiły 7 mil. kor. w tym najwięcej na frachtach węglowych — 4 mil. kor., drzewnych — niecałe 1,9 mil. — wychodzące z Gdyni — niecałe 5 mil. kor., w tych najwięcej na frachtach węglowych — 3 mil. kor., i drzewnych — 1.7 mil. Pozatym ogólne zarobki frachtowe floty duńskiej z ładunków wywiezionych lub przywiezionych do portów polskiego obszaru celnego w żegludze regularnej i trampowej wynoszą: w przywywozie z Gdańska 9,4 mil. kor., w tym wywóz do Danii — 0,6 mil., przy wywozie z Gdyni — 5,4 mil. kor., w tym wywóz do Danii — 0,4 mil. Znacznie mniejszy zarobek osiągnęła flota duńska z przywozu do Gdańska — 367 tys. kor., w tym z Danii — 14 tys., do Gdyni 1,9 mil. kor., w tym z Danii — 0,1 mil.

Zarobki na frachtach dzielą się na zarobki z frachtów na liniach regularnych — z Gdańska — 2,3 mil. kor., z Gdyni — 0,4 mil. kor., i na zarobki trampów — z Gdańska — 7 mil. kor., z Gdyni — 4,9 mil. kor., (GAM.).

DYWIDENDA TOWARZYSTW ŻEGLUGOWYCH W DANII ZA R. 1937.

Najlepszym zwierciadłem pomyślnej koniunktury dla żeglugi w roku ub. są roczne sprawozdania szeregu duńskich towarzystw żeglugowych, które dywidendy swoje podwyższyły w niektórych wypadkach o 100%. Tak naprzykład „Det Forenede Dampskibs — Selskab" wypłaciła swoim akcjonariuszom 8% wobec 6% w r. 1936, a 5% w r. 1935. (W latach 1931 do 1934 wogóle dywidenda nie była wypłacana).

T-wo „Dampskibsselskabet Torm" wypłaciła 25% dywidendy plus 5% dodatku wobec 16% w r. ub. „Dampskibsselskabet Dannebrog" — 20% (6%), „Danks-Fransk Dampskibsselskab" — 12% (6%), „Pacific" — 20% (15%) i 10% w r. 1935. T-wo „Norden" — 10% (7%) i 6% w r. 1935. T-wo „Myren" — 15% wobec (7%) i 5% w r. 1935. W latach 1931 — 1934 żadna dywidenda nie była wypłacana. (w nawiasach za r. 1936).

ZAROBKI DUŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ Z OBSŁUGI PORTÓW POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO

W 1936 r. statki duńskie przywiozły do Gdyni i Gdańska różnych towarów 151,4 tys. ton, pobierając za fracht 2.266 tys. kor. brutto, w tym w przywozie z Danii — 123 tys. kor. a resztę w przywozie z innych krajów.

Statki duńskie w tymże czasie wywiozły z Gdańska i Gdyni przeszło 1 mil. ton węgla zarabiając na frachtach brutto przeszło 7 mil. kor., blisko 110 tys. standardów drzewa, zarabiając na frachtach blisko 3,6 mil. kor., 347 tys. ton towarów różnych zarabiając na frachtach brutto przeszło 4 mil. kor.

Ogółem w 1936 r. statki duńskie zarobiły brutto na przewozach towarów do Gdańska i Gdyni i w odwrotnym kierunku około 17 mil. koron.

ODBUDOWA DUŃSKIEJ FLOTY RYBACKIEJ

Duńska dalekomorska flotyla rybacka liczy około 700 jednostek pojmeności od 15 do 40 TRB., zatrudniając około 2.500 rybaków. Wobec tego, że większość jedinostek należy do przestrzałych i słabych, opracowano obecnie trzyletni plan odnowienia flotyli, polegający na tym, że roczny przyrost nowych jednostek ma wynosić 15 do 16 kutrów; w tym celu państwo stawia do dyspozycji 200.000 kor. rocznie, do czego dochodzą

jeszcze kapitały prywatne i pożyczki banku rybackiego. Obecna wartość flotyli dalekomorskiej wynosi około 17 mil. kor.

FINLANDIA

ŻEGLUGA DO ZATOKI FIŃSKIEJ OTWARTA

Wobec tego, że finlandzki lodołamacz państwowy oczyścił z lodów drogę między portami Kotka i Trångsund nawigacja do portu w Wyborgu, która od 3 miesięcy jest zamknięta, została oficjalnie ogłoszona za otwartą.

ROZBUDOWA PORTU W HELSINKACH

W 1935 r. w budżecie Helsinek przeznaczona była suma ok. 13,4 mil. Mk na rozbudowę portu. W następnych latach suma ta wzrosła do 20,2 i 28,4 mil. Mk. odpowiednio. W budżecie na rok 1936 suma przeznaczona na ten cel sięgnęła 33,3 mil. Mk., z tego jednak 3,4 mil. przypada na zapłatę za nowo zbudowany lodołamacz „Otso“. Największe prace w tym roku wykonano w „Porcie Południowym“, mniejsze zaś w „Porcie Zachodnim“. Również w innych portach fińskich wykonano już szereg prac; koszt ich w okresie bieżących kilku lat obliczany jest, włączając Helsinki, na około 200 mil. Mk

FIŃSKIE KOPALNIAKI DO ANGLII

Angielscy importerzy kopalniaków zakupili w Finlandii 10.000 fms shortprops. Załadowanie odbywać się ma przez cały rok 1938, z portów Środkowej i Południowej Finlandii, do Zachodniego Wybrzeża Anglii.

ARGENTYNA

ARGENTYNA INTERESUJE SIĘ POLSKĄ PRODUKCJĄ

Na tegoroczne Targi Poznańskie zapowiedziane jest przybycie przedstawicieli przemysłu i handlu argentyńskiego, którzy zamierzają zawrzeć tranzakcje na import z Polski dykt, parkietów oraz uszlachetnionych wyrobów z drzewa. Poza tym przemysłowcy argentyńscy wykazują żywe zainteresowanie dla: okuć budowlanych, wentyli dla maszyn parowych i wodnych, pirometrów, gazometrów, gazomierzy, manometrów, dźwigów i wszelkiego rodzaju połączeń rur.

LITWA

NOWE TOWARZYSTWO ASEKURACYJNE DLA FRACHTÓW MORSKICH

Jak donoszą z Kłajpedy, rozpatrywany tam jest projekt założenia towarzystwa asekuracyjnego dla frachtów morskich. Dotychczas frachty morskie litewskie ubezpieczane są w zagranicznych towarzystwach.

RUCH STATKÓW W PORCIE KŁAJPEDY W 1937 R. I W STYCZNIU 1938 R.

W 1937 r. weszło do portu 1.414 statków pojemności 845 tys. TRN wobec 1.371 statków pojemności 788 tys. TRN w 1936 r., wyszło zaś 1.433 statków pojemności 847 tys. TRN wobec 1.395 statków pojemności 790 tys. TRN w 1936 r.

W styczniu 1938 r. weszło do portu 85 statków (73) pojemności 51.709 TRN (48.764), wyszło zaś 77 statków (81) pojemności 52.651 TRN (54 011). (W nawiasach — liczby za styczeń 1937 r.).

ŁOTWA

RUCH STATKÓW W PORTACH ŁOTWY W LATACH 1935—1937

	Weszło		Wyszło	
	Ilość stat.	TRN	Ilość stat.	TRN
1935	2854	1.424.299	2837	1.435.307
1936	2171	1.173.864	2201	1.201.563
1937	2809	1.579.805	2811	1.570.317

RYGA OTRZYMA PORT WĘGLOWY

Celem zapoznania się z nowoczesnymi urządzeniami portów węglowych kierownik wydziału technicznego łotewskiego departamentu żeglugowego odwiedził porty: Tallin, Helsinki, Stockholm i Kopenhagę. Obecnie przygotowuje projekt modernizacji urządzeń węglowych w porcie ryskim.

STANY ZJEDN.

WYDZIAŁ ŻEGLUGOWY NA WYSTAWIE ŚWIATOWEJ W NOWYM JORKU W R. 1939.

Według ostatnio opublikowanych planów, wydział żeglugowy na wystawie światowej 1939 r. przewiduje budowę pałacu obok wielkiego basenu, gdzie mieścić się będą większe i mniejsze statki. Fachowa prasa amerykańska podkreśla, że największe miasto świata musi mieć największą wystawę żeglugową, jakiej dotychczas nikt nie widział.

PARLAMENT U. S. A. PODWYŻSZA CŁO NA WIEPRZOWINĘ

Dnia 10 bm. izba reprezentantów uchwaliła większością głosów wniosek jednego z deputowanych, podwyższający cło od wyrobów wieprzowych z $3^{1}/_{4}$ na 6 centów od funta.

NOWA KONFERENCJA

Pod nazwą „Panama City Zone, West Coast Central America, North Pacific Northbound Conference“ stworzono nową konferencję wszystkich linii zainteresowanych w żegludze wybrzeża zachodniego od Centralnej Ameryki do półn. portów Pacyfiku. Do konferencji należą: Grace - Line, Johnson Line, French Line, Westfal - Larsen Line Interocean-Reederei, Knudsen Line, Holand - America Line, Norddeutscher Lloyd, Hamburg — America Line i Ostasiatische Kompagnie. Nowe taryfy są już w opracowaniu. Kierownikiem nowej konferencji mianowany został Claude R. King z San Francisco. Celem tej konferencji jest walka z niezdrową konkurencją w żegludze.

NIEMCY

OBRÓT PORTU SZCZECIŃSKIEGO

w lutym 1938 r. wyniósł 486.000 ton, w tym przywóz 226.000 (282.000), wywóz — 260.000 (246.000). Do zmniejszenia ogólnego obrotu przyczynił się spadek przywozu — 56.000 t., natomiast wywóz wykazał lekką zwyżkę 14.000 t. W mies. sprawozdawczym przybyło do portu szczecińskiego 416 statków o pojemności 544.444 trn., a wyszło zeń 381 statków — 569.472 trn. (W nawiasach dane za I. 38.).

Z PRAC PORTU KRÓLEWIECKIEGO W R. 1937

Ruch okrętowy w porcie królewieckim w r. 1937 wykazał na wejściu 3.326 statków o poj. 1.335 tys. trn., na wyjściu zaś 3.347 statków o poj. 1.311 tys. trn. W porównaniu z r. 1936 zaznaczył się w ruchu portowym poważny spadek. Odnośne liczby wyniosły na wejściu 4.307 statków o poj. 1.830 tys. trn., na wyjściu 4.202 statki o poj. 1.832 tys. trn.

Obroty towarowe w r. ub. wyniosły łącznie 3.723 tys. t. W porównaniu z r. 1936 obroty te zmalały prawie o milion ton.

ZMIANA OPŁAT W KANALE KILOŃSKIM

Z dniem 1. IV br. zniesione zostaną wszystkie dodatkowe opłaty za okres zimowy w kanale Kilońskim. Oznacza to potanienie ogólnych kosztów o ok. 12% w porównaniu do okresu od 1. X. do 31. III. br.

SZWECJA

BEZROBOTNY TONAŻ W SZWECJI

Opierając się na danych Szwedzkiego Związku Armatorów zaobserwować można stały wzrost tonażu uwiązanego w

Szwecji od początku bieżącego roku. Mianowicie na 1. I. 38 r. tonaż uwiązany w Szwecji wynosi 50 statków — 63 tys. ton, na 1. II. br. — 94 statki — 165 tys. ton i na 1. III. br. — 131 statków — 256 tys. ton. Zwiększeniem się tonażu uwiązanego tłumaczy się spadkiem stawek frachtowych, zwłaszcza w przewozie drzewa tak, że armatorzy wolą swój tonaż wycofać niż pracować przy nierentujących się stawkach.

PORT GÖTEBORG W R. 1937

Wpływy portu göteborskiego wyniosły w 1937 r. 8.160 tys. kr., wydatki zaś 7.713 tys. kr. Wzrósł ruch statków w żegludze zagranicznej o 133 tys. trn. jak i krajowej o 100 tys. trn; ogólny ruch statków wyniósł w r. 1937 15.160 tys. trn. i w porównaniu z r. 1936 wykazuje wzrost o 1,6%. Import przez port göteborski w r. 1937 wyniósł 2.731 tys. ton (1936 r. — 2.258 tys. ton), eksport — 1.541 tys. ton (1936 r. — 1.301 tys. ton).

ZAŁADOWANIA RUDY Z GRÄNGESBERG

w lutym wynosiły 850 tys. ton wobec 928 tys. ton w styczniu rb. i 786 tys. ton w lutym 1937 r.

TURCJA

ROZBUDOWA PORTÓW W TURCJI

Tureckie ministerstwo gospodarki opracowało plan rozbudowy ważniejszych portów tureckich: Stambułu, Smyrny, Trapezundu i Mersiny. Koszt rozbudowy ma wynieść około 40 mil. funtów tureckich. Jak słychać, w pracach nad rozbudową portów wezmą udział fachowcy zagraniczni. Narazie założony został w Ankarze „Bank Morski“ — instytucja o kapitale państwowym, która skoncentruje prawie wszystkie interesy morskie w celu ich sfinansowania.

ROZBUDOWA TURECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Według doniesień z Istambulu, rząd turecki zamówił w stoczniach brytyjskich 10 statków frachtowych o ogólnym tonażu 30.000.

RÓŻNE

GRECKA FLOTA TRAMPOWA

pracowała w r. ubiegłym bardzo pomyślnie. Tylko dochody z rynku La Plata dały dla skarbu państwa 1.600 tys. £. angiel. Wojna w Hiszpanii i na Dalekim Wschodzie nie pozostała bez dodatniego wpływu na prace greckich trampów, charterowanych do przewozu rudy żelaznej i węgla.

KONTYNGENTY EKSPORTU DRZEWA NA R. 1938

Dla państw, należących do Międzynarodowej Konwencji Drzewa, zostały ustalone następujące kontyngenty eksportowe: Finlandia — 903.977 std., Szwecja — 738.522 std., Polska — 276.138 std., Austria 235.125 std., Rumunia 228.821 std., Jugosławia 143.640 std., Czechosłowacja — 82.080 std., Łotwa — 110.383 std., i Z. S. R. R. — 9.850 std.

ZAKAZ PRZYWOZU DRZEWA Z B. AUSTRII

Wg. ostatnich doniesień, rada gospodarcza wydała zarządzenia, wstrzymując całkowicie wywóz drzewa z b. Austrii,

ROZWÓJ PORTU TRIESTEŃSKIEGO

Jak wynika z danych, opublikowanych przez Urząd Portowy w Trieście, obrót towarowy w tym porcie wyniósł w 1937 r. 54,1 mil. q. wobec 36,6 mil. q. w 1936 r. i 41,9 mil. q. w 1935 r. Wzrost ten przypisać należy z jednej strony rozwojowi obrotów z krajami naddunajskimi, z drugiej zaś — wzmożonemu ruchowi z Dalekim Wschodem i włoskimi posiadłościami w Afryce.

OBROTY PORTÓW HOLENDERSKICH

osiągnęły w r. 1937 dotychczas nie notowane cyfry. Według danych statystycznych ogólny obrót towarowy przez porty holenderskie wyniósł 56.252.000 ton, wobec 45.518.330 ton w r. 1936. Z tego przypada na przywóz 12.243.595 t. (10.680.612), na wywóz 6.408.497 ton (5.667.366) a pozostająca największa część ruchu towarowego idzie na tranzyt 37.599.908 (29.170.352) ton. (W nawiasach dane za r. 1936).

ZAKUP PAROWCA ANGIELSKIEGO

Towarzystwo Eeesti Laevaliinid (Estońskie Linie Żeglugowe) zakupiło angielski parowiec „Lady Martin“ pojemności 1189 TRB za 16 tys. £. Statek ten, posiadający kabiny pasażerskie i chłodnię, ma być uruchomiony na linii łączącej Tallinn z portami Morza Północnego.

STRATY TONAŻU FLOT HANDLOWYCH, SPOWODOWANE WOJNĄ HISZPAŃSKĄ I NA DALEKIM WSCHODZIE

Jak podaje Wydział Ubezpieczeń Morskich przy Narodowym T-wie Ubezpieczeń w Kopenhadze, w żegludze handlowej 46 wypadków zatonięcia i uszkodzenia statków przyniosły straty przeszło 12 mil. mk. niemieckich, w tym 16 statków o ogólnej pojemności 66.331 trb, zginęło na wodach hiszpańskich i 16 statków o pojemności 33.770 trb na wodach chińskich, reszta statków doznała uszkodzenia.

STAŁE CENY NA STATKI Z DRUGIEJ RĘKI

Mimo osłabionego popytu na statki używane, wywołane chwiejnym rynkiem frachtowym, ceny jednak tych statków utrzymywały się na dotychczasowym poziomie. Ostatnio przeszły w inne ręce: angielski statek „Marthara“ — 8.246 ton, wybudowany w 1926 r., nabyty został przez „Red Rose Line“ Aleksandria za 57.500 £. ang., dwa statki greckie „Neoptolemos“ (1970 ton) i „Polyfloisvios“ (2076 t.) sprzedano do Londynu po 20 tys. £. ang. Norweski tank motorowy „Oljaren“ za 100 tys. £. do Stockholmu. Ostatnio prowadzone są pertraktacje o sprzedaż amerykańskich statków „George Washington“ (23.788 ton), „Mont Vernon“ — 18.732 t.), i „Monticello“ — (19.361 trb.) które od szeregu lat są uwięzione.

WOLNA STREFA W PORCIE GALAZ

Projekt stworzenia wolnej strefy w porcie dunajskim Galazu, rozpatrywanym już oddawna, wchodzi obecnie w stadium realizacji. Jako pierwsza wolna strefa miała być utworzona strefa polska i czechosłowacka. Obecnie kierownicy życia gospodarczego Rumunii zdradzają duże zainteresowanie dla tej sprawy, której realizacja przyczyniłaby się niewątpliwie do ożywienia życia gospodarczego na tym odcinku.

BUDOWA KANAŁU DUNAJ—ODRA—ŁABA

W dniu 5 bm. ukonstytuowało się w Pradze towarzystwo budowy kanału Odra—Dunaj. Fakt ten oceniany jest przez prasę czechosłowacką bardzo przychylnie. Wybudowanie kanału oznacza bowiem włączenie Czechosłowacji w system wodny Europy. Punktem ciężkości jest tu bezwątpienia Zagłębie Ostrawsko - Karwińskie, które dzięki kanałowi zdoła, być może, pozyskać Rumunię i Bałkany dla zbytu węgla i koksu oraz dla przemysłu ciężkiego kosztem dotychczasowych dostawców rynków południowych. Należy dodać, że dotychczas mimo silnych tendencyj do współpracy gospodarczej z państwami Małej Ententy, eksport czechosłowacki do Rumunii i Jugosławii, zwłaszcza zaś eksport węgla i koksu, wykazuje pozycje minimalne w stosunku do ogólnego eksportu czechosłowackiego. Poza tym momentem dopingującym jest niewątpliwie intensywna praca nad realizacją kanału Men—Ren—Dunaj, który otwierając drogi na rynki austriackie i bałkańskie dla przemysłu niemieckiego, zadałby decydujący cios konkurencyjnemu węglowi czechosłowackiemu. W związku z budową kanału Odra—Dunaj, port w Bratislawie, leżący na Dunaju, na skrzyżowaniu kilku dróg wodnych, stałby się bezwątpienia głównym portem na tej rzece.



PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LUTYM BR.

1) ŻEGLUGA POLSKA

Przewozy na statkach „Żeglugi Polskiej" w ciągu m. lutego rb. były nieco większe od styczniowych, a w porównaniu z lutym ub. roku zwiększyły się nieco.

W żegludze regularnej 8 statków własnych i 6 zafrachtowanych wykonały w lutym 42 podróże, przewożąc ogółem 28.730 ton różnych towarów. Z ilości tej przypada na eksport z Polski 14.266 ton, na import 13.263 t., na tranzyt morski 800 ton i na przewóz między portami zagranicznymi 401 ton. Najbardziej ożywiony ruch panował na linii rotterdamskiej. Dużo też było ładunków na linii lewantyńskiej, w dowozie owoców, w wywozie kompletów skrzynkowych i dykty.

Co się tyczy trampów, to w lutym wykonały one 16 podróży, przewożąc ogółem 39.350 t. towarów. Przewozy te w wywozie składały się głównie z węgla, kt. przewieziono 25.180 t., poza tym wywieziono 1.751 t. koksu oraz 2.050 t. zboża. W imporcie transportowano głównie tomasynę z Belgii do Gdyni w ilości 9.650 t., dalej jeden ze statków przywiózł z portów morza Śródziemnego 453 ton tytoniu, 263 t. cytryn i nieco drobnicy. Dodać należy, że obecnie ss. „Wisła", znajduje się również na morzu Śródziemnym, dokąd zawiózł węgiel, a skąd przywiezie rudę.

Ogółem statki „Żeglugi Polskiej" przewiozły w lutym 68.080 t. ładunku, a od początku roku 130.865 t.

2) „POLBRYT"

5 statków Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego w ciągu lutego rb. przewiozły ogółem 9.570 t. różnych towarów, co w porównaniu ze styczniem rb. stanowi niewielki spadek, a w porównaniu do m. lutego ub. roku wykazuje wzrost o ok. 10 proc. Prócz towarów jeden ze statków zabrał z Gdyni do Londynu 14 koni.

Co się tyczy poszczególnych linii, to w eksporcie do Londynu przewieziono 2.604 t., a w tym przez Gdynię 2.226 t., przez Gdańsk 378 t.; w imporcie z Londynu 1.131 t. (do Gdyni 839 t., do Gdańska 282 t.) Natomiast w eksporcie do Hull przewieziono 3.089 t. towarów, a w tym przez Gdańsk 1.567 t., przez Gdynię 1.522 t., w imporcie z Hull 1.990 t., a w tym do Gdyni 1.890 t., do Gdańska 100 t.

Równocześnie na linii do Havru przewieziono 556 emigrantów, 6 pasażerów i 102 t. drobnicy.

3) „POLSKAROB"

Cztery statki Polsko-Skandynawskiego T-wa Okrętowego „Polskarob" w ciągu lutego rb. wykonały 13 podróży, w czym jedną z ładunkiem z New Castle do Kopenhagi i przewiozły ogółem — 35.814,5 ton węgla, w tym wywieziono przez Gdynię — 30.428 t., przez Gdańsk — 2.580 t., pomiędzy obcymi portami 2.806,5 t.

Węgiel ten przeznaczony był do następujących krajów: do Szwecji 21.687 t., do Norwegii 5.849 t., do Danii 2.806,5 t., do Holandii 5.472 t.

Z PRAC KOMISJI MORSKIEJ W GDYNI

Ostatnio odbyło się w Gdyni posiedzenie Komisji Morskiej przy miejscowej Izbie Przemysłowo - Handlowej. Po zapoznaniu się z uwagami, odnoszącymi się do wniesionego ostatnio do Sejmu projektu ustawy o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni", Komisja przeprowadziła obszerną dyskusję na temat przygotowania przemysłu krajowego do obsługi tworzącego się w Gdyni przemysłu budowy okrętów i sformułowała swój pogląd na tę sprawę. Wychodząc z założenia, że krajowy przemysł budowy okrętów oprzeć się powinien przede wszystkim na produkcji części składowych okrętów przez przemysł wewnątrz kraju, Komisja uznała za konieczne gruntowne przestudiowanie całokształtu tego zagadnienia wspólnie z przedstawicielami poszczególnych przemysłów, wchodzących pod tym względem w rachubę. Komisja stwierdziła poza tym, że już obecnie niektóre, aczkolwiek nieliczne, branże przemysłu dostarczają swe wyroby dla budujących się jednostek polskiej floty handlowej i wojennej. W związku z tym wyłania się konieczność poczynienia dalszych wysiłków, aby udział przemysłu krajowego w tej dziedzinie ulegał dalszemu wydatnemu rozszerzeniu, przy równoczesnym dostosowaniu techniki i kosztów produkcji do wymogów krajowego przemysłu okrętowego.

SPRAWA LICZENIA ŚWIĄT W CHARTERACH

Zarząd Polskiego Związku Maklerów Okrętowych ustalił na podstawie wniosku specjalnej komisji interpretacyjnej następującą zasadę:

„Ustala się za słuszne, że święta liczy się jako przerwę 24-godzinną przy obliczaniu czasu, przewidzianego w myśl Charter Party do ładowania wzgl. wyładowania statku.

Uchwalono ustalić, że w Gdyni liczy się czas świąteczny od godz. 23-ej dnia poprzedzającego święto do godz. 23-ej dnia świątecznego i uznać to jako zwyczaj portowy".

ROZWÓJ POLSKIEJ FLOTY RYBACKIEJ

Polska flota rybacka wykazuje nieustanny rozwój, czego najlepszym dowodem jest fakt, że posiadamy obecnie 190 kutrów i łodzi motorowych o mocy 6.643 km., 15 lugrów śledziowych o m. 850 km. oraz 3 trawlery parowe o m. 1900 km. Warto zaznaczyć, że w 1920 r. cała flota rybacka liczyła zaledwie 61 kutrów motorowych, 13 żaglowych i 4 motorówki. Liczba rybaków przekracza obecnie 2.000. W związku z rozwojem polskiego rybołówstwa morskiego rozwinął się również przemysł i handel rybami. Na wybrzeżu czynnych jest obecnie 53 wędzarń (511 pieców) oraz 26 firm, handlujących rybami.

POMYŚLNY ROZWÓJ DZIAŁALNOŚCI POLSKIEJ FLOTYLLI POŁOWÓW DALEKOMORSKICH

W Szwecji i Danii bawił ostatnio kier. Stoczni Rybackiej w Gdyni inż. M. Ziabicki, celem zapoznania się na miejscu z pracą polskiej floty rybackiej. Stwierdził on, że zarówno rybacy nasi, jak i ich statki, są już dobrze zadomowieni w portach północnej Danii i Göteborgu. Rybacy zdołali całkowicie przystosować się do znacznie trudniejszych warunków połowów na Kattegacie i nie ustępują pod tym względem rybakom skandynawskim. Również kutry polskiej budowy dobrze zdały egzamin, przebywając szczęśliwie drogę do Gdyni, w wyjątkowo ciężkich warunkach, podczas silnych sztormów, jakie ostatnio miały miejsce.

BACON EXPORT - GNIEZNO S. A.

Jedna z najpoważniejszych, czysto chrześcijańska placówka shipchandlerska w Gdyni, firma **„Bacon Export Gniezno S. A."** oddział w Gdyni, przenosi wkrótce swoją siedzibę na ul. Świętojańską nr 100, do swych nowych, przestronnych i estetycznych pomieszczeń. W związku z tym warto szerszemu ogółowi przypomnieć, że oddział firmy w Gdyni powstały w r. 1926, w miarę swego rozwoju i zdobywania rynku, najpierw krajowego a później zagranicznego, uczciwą metodą handlową i kupiecką doszedł do mocnej pozycji w pracy portowej, zyskując sobie tym przede wszystkim wysoki kredyt moralny u odbiorców oraz przysporzył młodemu handlowi polskiemu szeroki zbyt rodzimych towarów. Nawiązany kontakt zagranicą, wiąże się systematycznie z propagandą polskiej tężyzny handlowej w portach obcych tak dalece, że zaprowiantowany przez firmę statek jest najlepszym listem polecającym u armatorów i linii żeglugowych. Firma, rozporządzając wszelkimi ilościami zapasów towarowych, będąca pod doświadczonym kierownictwem i mająca do dyspozycji ruchliwy i doskonale zorganizowany personel tak wewnętrzny jak i zewnętrzny, rozprzestrzenia stale zakres swoich interesów i umacnia swoją pozycję jako punktualny i solidny dostawca najprzedniejszej jakości towarów.

185.

ZAANGAŻOWANIE SPECJALISTY RYBNEGO

W porcie rybackim zaangażowany został przez Halę i Chłodnię Rybną H. A. Osendarp z Holandii na okres paromiesięczny, celem zorganizowania produkcji filetów rybnych i odpowiedniego przeszkolenia siły roboczej.

EKSPORT MATERIAŁÓW DRZEWNYCH W LUTYM BR.

Już początek rb. zaznaczył się pewnym ożywieniem w eksporcie drewna przez Gdynię, ale dopiero m. luty wykazał silny wzrost, jaki nie notowano w tym okresie w porcie gdyńskim.

Wyszło z portu w lutym ogółem 23 statków z ładunkiem drzewa, z czego 14 zabrały przeładunki, a 7 większe lub mniejsze partie, i pewna ilość statków także drobnicę drzewną.

Wszystkie te statki wywiozły Gdyni ok. 45.000 m^3 materiałów drzewnych.

Firma „Paged" wyeksportowała w lutym przez Gdynię i Gdańsk 52.260 m^3 drzewa produkcji Lasów Państwowych, z czego przez Gdynię 42.168 m^3, przez Gdańsk 10.092 m^3.

Najwięcej wywieziono tarcicy, mianowicie 24.539 m^3, prawie w całości do Anglii, prócz paru mniejszych partii do połudn. Ameryki. Drugim sortymentem co do ilości była papierówka (16.754 m^3), którą w całości wyeksportowano do Ridham Dock. Trzecim — kopalniaki w ilości 8.037 m^3. Zarówno papierówka jak i kopalniaki ładowano wyłącznie w Gdyni.

Reszta wywiezionego w lutym drewna — to były niewielkie ilości tarcicy dębowej (952 m^3), komplety szynkowe — 845 m^3, slipry i podkłady 702 m^3, dykta 343 m^3, inne półfabrykaty drzewne 90 m^3.

POWIĘKSZENIE POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

W r. 1937 zamówiła S. A. Żegluga Polska na stoczni fińskiej Crichton - Vulcan w Abo dwa nowe siostrzane motorowce, z których pierwszy ms „Oksywie" przyszedł dnia 20 bm. do Gdyni. Nośność każdego ze statków wynosi ok. 1000 DW, ładowność 940 t., zapas ropy 40 t., resztę 20 t. stanowi woda słodka i zapasy. Tonaż rejestrowy netto ca. 500 ton.

Długość maksymalna każdego statku wynosi 59.5 m., szerokość 10.5 m., zagłębienie przy pełnym załadowaniu 4.1 m. Każdy statek posiada 3 ładownie z międzypokładami, z przeznaczeniem do transportu drobnicy.

Załoga każdego statku składa się z 17 ludzi. Kabiny dla oficerów i załogi są obszerne, wygodne i posiadają umywalki ze słodką bieżącą wodą.

Każdy ze statków posiada wzmocnienie przeciwlodowe według wymagań Lloyd Register.

Szybkość normalna statku z pełnym ładunkiem wynosi 10 węzłów.

Do napędu statku służy dwutaktowy, pięciocylindrowy silnik Polar-Diesel typ M-45-M wykonany przez fabrykę Atlas Diesel w Stockholmie. Moc silnika 800 K-Me /przy 250 obr./min./ cylindrów 340 m/m. Zużycie paliwa 160 gr/KM. Razem ze silnikiem, na wspólnym wale korbowym pracuje pompa powietrzna przedmuchowa, dając ciśnienie przedmuchu 0.15 kg/cm². Sprawność silnika z-80-81%. Ciśnienie kompresji 32 Atm., ciśnienie zapłonu 55 Atm., średnie ciśnienie indykowane 6.2 Atm. Urządzenia do rozruchu i zmiany kierunku biegów silnika łatwe i pewne w działaniu. Waga silnika łącznie z łożyskiem oporowym i chłodnicą oleju — 42 tony.

Każdy z tych statków jest całkowicie zelektryfikowany. Do napędu wszystkich pomp i urządzeń pomocniczych służą motory elektryczne, nawet grzejniki w łazienkach są elektryczne. Do wytwarzania prądu służą 2 prądnice, napędzane dwucylindrowymi silnikami Polar Diesel, tej samej fabryki co silnik główny. Moc każdego silnika wynosi 100 KM. przy 600 obr./min. Napięcie prądu — 220 volt.

Winda kotwiczna oraz 6 wind ładunkowych są również elektryczne. Moc motoru windy ładunkowej — 16 KM., siła wyciągowa 3 ton. Szybkość wyciągowa 20 m./sek. Maszyna sterowa elektryczna, moc motoru 20 KM. Przekaźnik sterowy z mostku i zapasowy przekaźnik na rufie są elektryczne i pierwsze tego rodzaju urządzenie na polskich statkach handlowych. Poza tym posiada każdy statek zwykłe rezerwowe ręczne urządzenie sterowe.

Następny siostrzany motorowiec „Rozewie" przyjdzie poraz pierwszy do Gdyni w pierwszej połowie kwietnia br.

DALSZE INWESTYCJE W PORCIE GDYŃSKIM

Na nabrzeżu czechosłowackim, w strefie wolnocłowej, zmontowano obecnie 3 dźwigi portalowe o nośności 3,5 ton. Pierwszy z tych dźwigów oddany został już do użytku, a pozostałe dwa uruchomione zostaną w końcu bież. miesiąca. Dźwigi powyższe wykonane zostały przez „Wspólnotę Interesów". W ten sposób nabrzeże Czechosłowackie może być obecnie wykorzystane dla przeładunku złomu i innych towarów. które mogą być składowane na przyległych placach. Poza tym rozpoczęto montaż 8 dźwigów półportalowych na nabrzeżu Rumuńskim o nośności 3 ton, z których 4 przewidziane są dla obsługi nabrzeża Rumuńskiego, przy nowobudującym się magazynie Nr 10, a 4 dla obsługi nabrzeża Stanów Zjednoczonych.

POWIĘKSZENIE TABORU PORTOWEJ STRAŻY POŻARNEJ

Urząd Morski nabył dla Portowej Straży Pożarnej nową drabinę mechaniczną typu „Magirus" o wysokości 45 m., złożonej z 6-ciu części. Drabina ta zmontowana jest na specjalnym podwoziu samochodowym, o mocy silnika 110 PS i może rozwinąć szybkość do 55 km. na godzinę. Wszystkie ruchy drabiny wykonuje się bezpośrednio przez silnik samochodowy. Bezpieczeństwo zapewnione jest całkowicoe automatycznymi urządzeniami. Na końcu drabiny umieszczony jest wylot wodny, który w miarę potrzeby, może być użyty jako wieża wodna dla gaszenia pożaru zgóry. Również w miejscu tym umieszczony jest telefon, który umożliwia porozumienie się strażaka z obsługą na dole.

Zaznaczyć należy, że jest to najwyższa drabina jaka istnieje w Polsce i obsłużyć może w razie pożaru budynki o wysokości 12—13 pięter.

ULICA LESZCZYNKI

stanowi w projekcie rozbudowy miasta i portu arterię komunikacyjną pierwszorzędnego znaczenia, łączącą dwie części miasta oddzielone od siebie terenami portowymi; ulica ta nie ma nic wspólnego z „połączeniem portu gdyńskiego z zatoką Pucką od strony lądu"; jak mylnie podaliśmy w poprzednim numerze; łączyć **ona będzie tereny Grabówka i Chylonii** z jednej strony, z terenami **Obłuża i Oksywia** z drugiej strony, poprzez tereny Kanału Przemysłowego.

Projekt ul. Leszczynki jest obecnie w opracowaniu i trudno przewidzieć kiedy i czyim kosztem zostanie zrealizowany".

WYCIECZKA POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ W GDYNI

12 bm. przyjechała do Gdyni wycieczka Politechniki Gdańskiej, składająca się z 3 profesorów, 6 docentów i 21 studentów. Uczestnicy wycieczki zwiedzili port gdyński w towarzystwie dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego, interesując się specjalnie wyposażeniem technicznym portu, a zwłaszcza urządzeniami przeładunkowymi.

NOWA LINIA REGULARNA W GDYNI

Przedsiębiorstwo maklerskie „Polska Agencja Morska" otrzymała w tych dniach przedstawicielstwo linii Holandia — Indie Brytyjskie, z przeładunkiem w Rotterdamie. Jest to 23-cia linia regularna na przeszło 53 istniejące już w Gdyni, obsługiwana przez PAM. Statki nowej linii zawijać będą do Bombaju, Carachi, Madras, Kalkuty i Cherybon.

POPULARYZACJA KONSUMCJI RYB W KRAJU

Hala i Chłodnia Rybna w Gdyni poczyniły ostatnio próby zdobycia rynku dla spożycia ryb, produkując próbne partie filetów (mięso rybie bez ości), które wypuszcza się na rynek konsumcyjny w zamrożonych paczkach, w postaci popularnych 1-kilowych kostkach. Cena tych filetów w sprzedaży detalicznej kalkuluje się następująco: 1-szy gatunek — 1,55 zł, II gatunek — 0,80 zł za 1 kg.

ŻEGLUGA RZECZNA

W polskiej żegludze rzecznej zanotowano ostatnio szereg poważniejszych osiągnięć, dających podstawy jej rozwoju. I tak w lutym rb. towarzystwa żeglugi rzecznej, pracujące na odcinku Gdynia—Gdańsk — wnętrze kraju zawarły porozumienie, na mocy którego utworzone zostało Biuro Ruchu z Centralą w Warszawie. Utworzenie porozumienia uregulowało sprawę cen konkurencyjnych, gdyż w dotychczasowej konkurencji stawki były obniżane do poziomu kosztów własnych, a często nawet poniżej. Według porozumienia, przedsiębiorstwa działają na własny rachunek, a Biuro Ruchu dysponuje taborem, do którego przystąpiły: Lloyd Bydgoski, Lloyd Toruński, „Vistula" i „Wisła" z Gdańska. Nowoustalone stawki są zrównane dla Gdyni i Gdańska i wahają się w ruchu pośpiesznym od zł 60 do 30.— za tonę, a w ruchu holowniczym od 48.— zł do 20.—, zależnie od kategorii towarów, których ustalono 5. Zrównanie stawek do Gdyni i Gdańska przyczyni się niewątpliwie do wzmożenia obrotu towarowego.

Jedną z największych bolączek żeglugi rzecznej są zbyt wysokie opłaty pobierane w Gdańsku; i tak za wyjście z Gdańska do Gdyni płaci się jak za wyjście na pełne morze (80.— do 100.— zł), inne opłaty również są zbyt wysokie. Porozumienie wszczęło starania o obniżkę stawek i jest nadzieja ich uzyskania. **Należy podkreślić, że przewóz drogą wodną** jest tańszy od kolei o 25%—50%.

Tabor porozumienia składa się z 69 berlinek o ogólnej pojemności 25.000 t., i 38 statków pasażerskich (Vistula), rynek prywatny, niezrzeszony, posiada około 200 barek. Obrót towarów drogą wodną z wnętrzem kraju w r. 1937 wyniósł 118.858.1 ton, w tym przywóz 57.154.5 ton, a wywóz — 61.703.6 ton. W przywozie największe pozycje stanowią: cukier — 40.033.9 ton, deski i łaty — 4.391.4 ton, tkaniny — 1.471.1 t., krochmale — 1.625.4 t.

Na wywóz złożyły się pozycje: ryż wyłuszczony — 20.912.7 ton, nasiona — 3.839.2 t., papier — 3.027.4 ton. Jak ze stytystyki obrotu wynika — większość artykułów do Gdyni, poza cukrem eksportowym, przeznaczona jest na aprowizację rynku gdyńskiego. Przewóz drogą wodną artykułów pierwszej potrzeby, wobec swej taniości, obniża cenę tych artykułów.

Przede wszystkim drogą wodną idą — jesienią — owoce świeże, pozatym artykuły budowlane, chemiczne i tkaniny.

Komunikację pasażerską utrzymuje „Vistula" posiadająca 38 statków pasażerskich.

Z czterech pracujących w Gdyni przedsiębiorstw największe obroty wykazała „Vistula", przywożąc do Gdyni — w r. 1937 — 7.200 ton, a wywożąc — 34.500 ton, prawie 50% ogólnego wywozu drogą wodną. Ruch pasażerów drogą wodną, statkami „Vistuli" wyniósł ogółem w r. 1937 — 23.879 osób, wobec 31.727 osób w r. 1936. Spadek ruchu pasażerów spowodowany został ogólnym spadkiem ruchu pasażerskiego z Polski do Gdyni w sezonie letnim.

O. R. P. „GRYF"

W dniu 6. III. przybył do portu macierzystego w Gdyni stawiacz min O. R. P. „Gryf" pod dowództwem komandora ppor. Dzienisiewicza, zbudowany w stoczni Normandie w Le Havre. O godz. 8 rano ukazała się na horyzoncie sylwetka okrętu. Jednocześnie kontrtorpedowiec O. R. P. „Błyskawica" stanął na redzie, a cała flota wojenna podniosła bandery, by godnie spotkać ORP. „Gryf", który zbliżając się, oddał 13 strzałów, jako salut admiralski. Po przybiciu do mola portu wojennego komendant ORP. „Gryf" złożył raport dowódcy floty wojennej kontradmirałowi Unrugowi.

Stawiacz min ORP. „Gryf" jest obecnie największą jednostką polskiej floty wojennej, wyposażoną w najnowsze urządzenia nawigacyjne i bojowe. W drodze do Göteborga panowała silna burza i niekompletna załoga okrętu pracowała bez wypoczynku. Mimo tych ciężkich warunków w pierwszej podróży komenda okrętu i załoga wywiązała się z zadania świetnie, a ORP. „Gryf" wykazał dużą stateczność.

W dzień przybycia ORP. „Gryfa" do Göteborga, czasopismo „Göteborg Morgenpost" umieściło na tytułowej stronie zdjęcie z opisem ORP. „Gryf", zaznaczając, że młoda polska flota wojenna powiększyła się znowu o silną jednostkę, wybudowaną z uwzględnieniem ostatnich zdobyczy techniki.

PODRÓŻ STATKU SZKOLNEGO „DAR POMORZA"

Statek szkolny „Dar Pomorza" pod dowództwem kpt. Maciejewicza odbył kilkumiesięczną podróż oceaniczną, zawijając do: Kopenhaga, Casablanca, Prot Praya — port Para (ujście Amazonki), port of Spain (wyspa Trynidad), Fort de France na Martynice, St. Pierre, Port au Prince na Haiti — Hawana na Kubie, i wraca do Gdyni zatrzymując się przez parę dni w Kopenhadze, około 15 kwietnia. Po spędzeniu świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku, jak wiadomo na Martynice, dowództwo statku i uczniowie będą mogli święto Wielkanocne spędzić w kraju, wśród swoich.

OBCHÓD ŚWIĘTA ESTONII W GDYNI

W związku z 20-leciem niepodległości Estonii, Tow. Polsko-Estońskie w Gdyni, urządziło uroczysty obchód w sali Kasyna Urzędu Morskiego. Słowo wstępne wypowiedział Konsul hon. Estonii w Gdyni i prezes T-wa, dyr. Andrzej Cienciała. „O współczesnej Estonii" wygłosił red. W. Downarowicz. W części drugiej programu — p. J. Gorzechowska odśpiewała kilka pieśni estońskich, a p. Janczewska - Rybałtowska odegrała na fortepianie „Wizje" Aavik'a, „Fantazje" i „Poloneza as-dur" Chopina.

Sala pięknie była dekorowana barwami państw Estonii i Polski oraz zielenią i kwiatami.

ŚWIĘTO NARODOWE WĘGIER

Z okazji Święta Narodowego Królestwa Węgier, 15 bm. odbyła się w kościele N. M. Panny uroczysta msza, w obecności Komisarza Rządu mgr F. Sokoła, dyr. Urz. Morsk. inż. Łęgowskiego tut. konsula Królestwa Węgier.

10-LECIE KONSULATU SZWEDZKIEGO

W b. m. minęło 10 lat od utworzenia Konsulatu Szwedzkiego w Gdyni. Ponieważ bandera szwedzka przez kilka już lat zajmuje I-sze miejsce w porcie gdyńskim, Konsulat ma szerokie pole do działania. Na czele tej placówki od początku istnienia stoi konsul generalny inż. Napoleon Korzón, będąc dziekanem korpusu konsularnego w Gdyni. W dniu 6 bm. wszyscy konsulowie przebywający w Gdyni z wicedziekanem, konsulem generalnym Grecji Krupskim i konsulem Francji Gauthier na czele złożyli p. konsulowi Korzónowi gratulacje. Konsul Korzón jest jednocześnie generalnym dyrektorem „Polsko-Skandynawskiego T-wa Transportowego - Polskarob", w ciągu kilkuletniej pracy na tym stanowisku przyczynił się wybitnie do zacieśnienia stosunków handlowych Polski z państwami Skandynawskimi.

DZIENNIKARZ ANGIELSKI W GDYNI

21. b. m. przyjechał do Gdyni bawiący obecnie w Polsce G. Ward Price, przedstawiciel pisma ‚Daily Mail" w Londynie. Dziennikarz angielski złożył wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego a następnie zwiedził port, interesując się specjalnie nowoczesnymi urządzeniami przeładunkowymi oraz ruchem statków i obrotami portowymi. Po zwiedzeniu Gdyni redaktor Price wyjechał do Londynu.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW IZBY PRZEM.-HANDLOWEJ W GDYNI

W dniu 9 marca 1938 r. Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Stanisław Tor zaprzysiągł w obecności radców Izby Franciszka Marszała i Kazimierza Muchy oraz Dyrektora Izby Dr Józefa Kulikowskiego następujące osoby w charakterze rzeczoznawców Izby:

Ryszarda Antoszewskiego — jako rzeczoznawcę rozmieszczania towarów na statkach,

Rościsława Choynowskiego — jako rzeczoznawcę sztauerki, krycia luków okrętowych i okrętowych urządzeń przeładunkowych,

Witolda Karpowicza, — jako rzeczoznawcę dla oględzin luków ładunkowych.

ZAINTERESOWANIE POLSKIMI TOWARAMI W INDIACH

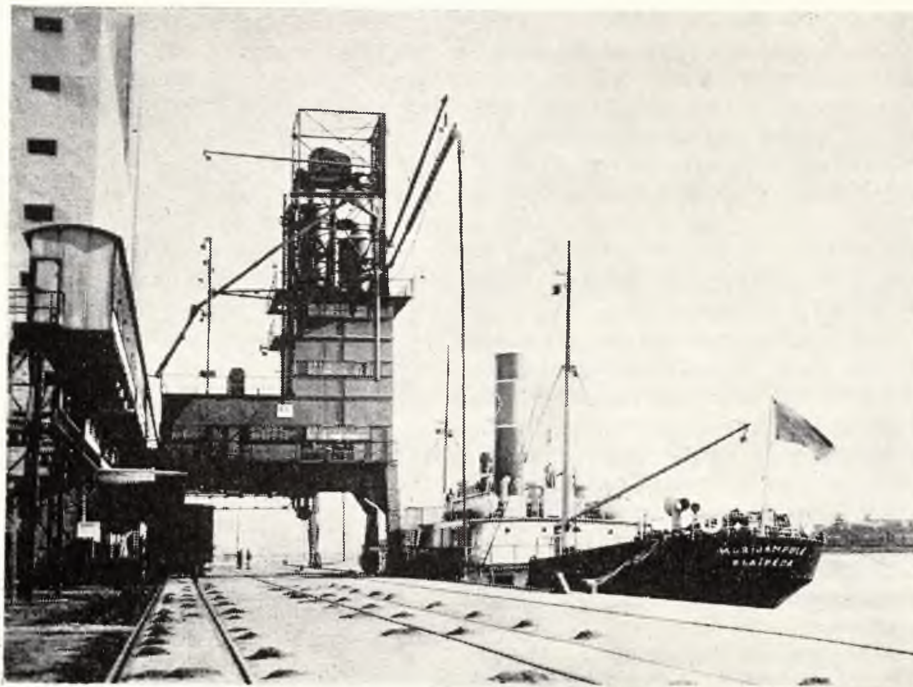
W Bombaju odbył się pokaz towarów polskich, który wywołał poważne zainteresowanie ze strony indyjskich importerów. Wystawione były różne wyroby włókiennicze, drzewne, radioodbiorniki, artykuły perfumeryjne i t. d. Powodzenie pokazu w Bombaju skłoniło organizatorów do powtórzenia analogicznych pokazów w Ahmedabadzie, Delhi, Lahore w ciągu bieżącego miesiąca.

NOWE POLSKO-ISLANDZKIE T-WO HANDLOWE

Ostatnio powstało w Gdyni nowe przedsiębiorstwo handlowe p. n. „Polsko-Islandzkie T-wo Handlowe Sp. z o. o. (Polish-Island Tradnig co)" o kapitale polsko-islandzkim. Jest to firma



Uczniowie i oficerowie ze statku szkolnego „Dar Pomorza" wzięli udział w pogrzebie gubernatora na Martynice



Statek litewski „Mariampole" — Kłajpeda z ładunkiem tranzytowym zboża — przy elewatorze

brokerska, trudniąca się bezpośrednim importem do Polski z Islandii.

Jak wiadomo Polska eksportuje do Islandii minimalne ilości towarów, poczynania za tym nowo-założonej firmy można uważać za pionierskie. Import z Islandii do Polski składa się prawie wyłącznie z ryb i produktów rybnych. Współwłaścicielem i dyrektorem firmy jest znany w Gdyni p. Wincenty Bartosiak, dyr. firmy maklerskiej „Rummel i Burton".

BIURO „GDYNA—AMERYKA L. Ż." W ARGENTYNIE

Z dniem 1 stycznia rb. Gdynia—Ameryka, Linie Żeglugowe otworzyły własne biuro w Buenos Aires.

NOWY ZARZĄD ZWIĄZKU MAKLERÓW OKRĘTOWYCH

21 bm. pod przewodnictwem dyr. Władysława Potockiego odbyło się walne zgromadzenie Polskiego Związku Maklerów Okrętowych. Sprawozdanie z działalności Zarządu zdał prezes Julian Rummel.

Prezes Rummel omówił wszystkie zagadnienia maklerstwa okrętowego, które były przedmiotem działalności Związku w roku 1937. W okresie sprawozdawczym Związek przeszedł na tory opracowywania tworzących się w Gdyni zwyczajów portowych. Dziedzina ta będzie w przyszłości jednym z głównych przedmiotów działalności organizacyjnej Związku.

Po uchwaleniu absolutorium przez walne zgromadzenie, wybrano nowy zarząd w składzie następującym: pp. Julian Rummel, prezes, konsul Andrzej Cienciała wiceprezes, oraz Witold Jasiński, Karol Neyman, Władysław Potocki i Kazimierz Rothert — członkowie zarządu.

NOWY BANK W GDYNI

Z dniem 12 marca br. rozpoczął w Gdyni działalność oddział Banku Związku Spółek Zarobkowych, który poza normalnymi czynnościami handlowymi ma na celu finansowanie transakcyj towarowych.

DALSZE PRZEDSTAWICIELSTWA KOLEI I PORTÓW POLSKICH ZAGRANICĄ

Komitet nadzorczy przedstawicielstw Kolei Polskich oraz portów w Gdyni i Gdańsku, postanowił utworzyć dalsze przedstawicielstwa kolei i portów polskich w Szwecji, z siedzibą w Sztokholmie oraz w Jugosławii z siedzibą w Białogrodzie. Dotychczas przedstawicielstwa znajdują się w Pradze, Wiedniu, Bukareszcie, Budapeszcie i Haifie.

POWSTANIE KASY TARGOWEJ W GDYNI

Celem uregulowania rynku zwierzęcego w Gdyni, szczególnie dostaw bydła dla rzeźni miejskiej, powstaje kasa targowa, udziałowcami której będą: Bank Rolny — 50%, Rzeźnia Miejska — 25% i Gmina Miejska — 25%.

ZEBRANIE RADY PORTOWEJ

Dnia 22 bm. odbyło się zebranie Rady Porotwej w Urzędzie Morskim w Gdyni pod przewodnictwem dyrektora Urzędu inż. St. Łęgowskiego. Na zebraniu tym omawiano sprawę inwestycji na najbliższy rok budżetowy 1938/39. Przyjęto sprawozdania i wnioski Komisji Celnej, Komisji Opłat Portowych, dokonano uzupełniających wyborów do poszczególnych Komisyj Rady Portowej, omawiano sprawę podziału kosztów za lodołamanie oraz przyjęto sprawozdania eksploatacyjne i techniczne.

NOWE WYDAWNICTWO „UPRAWA MORZA"

Rynek wydawniczy w Gdyni wzbogacił się o nowe pożyteczne wydawnictwo. W tych dniach ukazał się pierwszy numer kwartalnika p. t. „Uprawa morza", wydany przez Morskie Kolegium Ekonomiczne w Gdyni, składające się z wybitnych znawców spraw morskich i handlu morskiego. Nowe wydawnictwo ma na celu wnoszenie wartości myślowych do ugruntowania polskiego czynu morskiego aby „uprawa morza" skojarzyła się tak samo mocno w naszym umyśle i słownictwie, jak „uprawa roli". 1-nr kwartalnika obejmuje 100 str. druku i zawiera: mgr Walewskiego — „Elementy polityki eksploatacyjnej portów morskich", Bogusława Żórawskiego — „Perspektywy rozwoju stosunków gospodarczych z Ameryką Łacińską", J Krajewskiego — „Międzynarodowe konferencje żeglugowe i porozumienia", Dr T. Bierowskiego — „Ustalenie zwyczajów portowych przy przeładunku w porcie gdyńskim". W części aktualności znajdujemy: „Udział Gdyni i Gdańska w Handlu zagranicznym Polski", „Tendencje rozwojowe portów Gdyni i Gdańska w r. 1937", Z. Tymińskiego, uzupełnione licznymi tabelami i wykresami, przegląd rynku frachtowego, inwestycje miejskie w Gdyni oraz omówienie ostatnich wydarzeń z dziedziny żeglugi i handlu morskiego. Wydawnictwo, opracowane przez wybitne siły fachowe, przynosi dużo ciekawego materiału dla tych wszystkich, którzy interesują się i poruszają zagadnienia morskie i żeglugowe.

Wydawnictwo pod redakcją: Mgr B. Koselnik i Al. Szulc. Redakcja znajduje się w Gdyni, Świętojańska 23 — Instytut Bałtycki.

GDAŃSK

OBROTY TOWAROWE W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM 1938 R.

wyniosły 503.493 ton, wobec 452.467 ton w lutym r. ub. w tym przywóz wyniósł 122.795 ton (41.749), zwyżkując o 194% w stosunku do lutego ub. r. Wywieziono w m. sprawozdawczym 380.698 ton, wobec 410.717 w lutym r. ub.

OBROTY HANDLOWE GDAŃSKA W 1937 R.

Według sprawozdania Banku Gdańskiego wynika, że import Gdańska wynosił w r. 1937 ogółem 171,8 mil. guld., podczas gdy w r. 1936 155,2 mil. guld. Gdańsk sprowadził w okresie sprawozdawczym dla potrzeb własnych towarów z Polski, wartości 127,1 mil. guld., z Niemiec za 25,2 mil. guld., z Anglii za 10,5 mil. guld., z pozostałych krajów za 9,0 mil. guld. Następnie sprawozdanie stwierdza, że w roku 1937 zwiększył się silnie przeładunek węgla i drzewa w porcie gdańskim, natomiast zmalał bardzo eksport zbóż chlebowych przez Gdańsk.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM RB.

Ruch statków w porcie gdańskim w ub. m. zarówno w porównaniu ze styczniem b. r. jak i z m. lutym ub. roku dość znacznie się zmniejszył. Jednak z tego nie należy wnioskować, że praca portu gdańskiego zapowiada siz w bież. roku słabiej, bowiem biorąc pierwsze dwa miesiące rb. widzimy, że weszło do Gdańska o 16 statków poj. 49.439 TRN., a wyszło o 14 statków poj. 48.747 TRN więcej, aniżeli w tychże miesiącach ub. roku.

W lutym rb. weszło do portu 380 statków poj. 278.626 ton, w czym 159 statków poj. 109.751 ton z ładunkiem, 162 statki o poj. 126.487 ton pod balastem lub próżne i 59 statków poj. 42.388 ton po bunkier i w in. celach. Wyszło zaś z portu 383 statki o tonażu 270.168 ton, a w tym 289 statków poj. 199.937 ton z ładunkiem, 34 statki o poj. 26.206 ton próżne i 60 statków o poj. 44.025 ton z bunkrem i t. p.

WYWÓZ DRZEWA PRZEZ PORT GDAŃSKI W LUTYM

Wywóz drzewa przez port gdański w lutym rb. wyniósł 65.376 ton wobec 80.001 ton w analogicznym miesiącu r. ub. Zniżka nastąpiła przede wszystkim w wywozie tartego drzewa, który wynosił w mies. sprawozdawczym tylko 38.537 t. wobec 69.323 t. w lutym r. ub. Wzrósł natomiast eksport kopalniaków, papierówki, dłużyc, słupów telegr., podkładów i sliprów.

WALNE ZEBRANIE RADY INTERESANTÓW PORTU

28. II. odbyło się w Gdańsku walne zebranie Rady Interesantów Portu Gdańskiego, w którym wzięli udział m. in. dyrektor departamentu morskiego w min. Przem. i Handlu inż. Możdżeński, zastępca Komisarza Generalnego RP. radca Perkowski, prezes Rady Interesantów Portu w Gdyni inż. N. Korzon.

Prezes Gdańskiej Rady Interes. Portu P. Blitek złożył sprawozdanie z prac Rady, następnie wybrano nowe władze. Prezesem został ponownie p. Blitek, dyrektor Polskiego T-wa Naftowego, pierwszym wiceprezesem dr Stefan Goldmann, dyrektor Centrali Rolników, a drugim wiceprezesem Leon Gronkowski, właściciel firmy „Atlantique".

Zaznaczyć wypada, że Rada Interesantów Portu Gdańskiego przeprowadziła wśród swych członków w r. ub. akcję na rzecz pomocy zimowej, która dała około 15 tys. zł, oraz zebrano około 11 tys. zł na dokończenie przebudowy gmachu gimnazjum im. Józefa Piłsudskiego w Gdańsku.

BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE PORTU GDAŃSKIEGO Z PORTAMI ANGIELSKIMI

W drugiej połowie marca zostaną odprawione dwa statki z Gdańska bezpośrednio do portów zachodnio - angielskich, a mianowciie: Garston i Preston. Do Garston będzie ładował między 25 a 29 bm. parowiec „Pia", do Preston zaś pod koniec marca parowiec „Mars".

BUDOWA MURU KEJOWEGO W PORCIE GDAŃSKIM

Rozpoczęte w jesieni ub. r. prace około przedłużenia muru kejowego w basenie dla towarów masowych przy Wisłoujściu w kierunku wschodnim o dalsze 100 mtr. zostały po przerwie zimowej z dniem 1 marca na nowo podjęte.

UDZIAŁ PORTU GDAŃSKIEGO W OBROTACH MORSKICH P. O. C. W STYCZNIU I LUTYM RB.

Łączny przeładunek portów polskiego obszaru celnego wyniósł w pierwszych 2-ch miesiącach r. b. 2.549.988 ton wobec 2.371.727 ton w tym samym okresie r. ub. W obrocie tym udział Gdańska wyniósł 42%, wobec 46% w okresie porównawczym. Zniżka ta nastąpiła wskutek zmniejszenia się wywozu, natomiast w przywozie nastąpił znaczny wzrost udziału gdańskiego. Łączny wywóz wyniósł 2.021.105 ton w porównaniu z 2.034.201 ton w analogicznym okresie r. ub., w czym udział gdańskiego portu wyniósł 41,6%, wobec 48,5%. Za to w łącznym przywozie, w ilości 528.883 ton na port gdański przypada 44% w porównaniu z 31,6% w pierwszych 2-ch miesiącach 1937 r.

KIERUNKI RUCHU TOWAROWEGO PRZEZ PORT GDAŃSKI W IV KWARTALE 1937 R.

Najważniejsze towary, przechodzące przez port gdański, kierowały się w IV kwartale 1937 r. do 66 krajów europejskich i pozaeuropejskich. W przywozie rud i pirytów, wynoszącym za ten okres 328,8 tys. ton, góruje Szwecja, skąd przybyło 278,9 tys. ton, a następnie Norwegia, Algier i Sierra Leona. Przywóz materiałów opałowych pochodził prawie wyłącznie z Niemiec, makuchy z Danii, fosforyty z Marokko i St. Zjednoczonych, garbniki z Argentyny, siarczan amonu z Niemiec.

W wywozie natomiast węgiel kierował się w 33% do Szwecji, w 26% do Francji, następnie zaś do Italii, Danii i Belgii. Odbiorcą drzewa, przechodzącego przez port gdański, była głównie Anglia, dokąd wyszło 72% eksportu tego materiału. Zboże wyszło w głównej części do Belgii, Niemiec, Holandii i Szwajcarii, pasza dla bydła do Danii i Finlandii, melasa do St. Zjedn. A. P., nawozy sztuczne, zwłaszcza sole potasowe, wywiezione zostały głównie do Szwecji, Finlandii i Norwegii. Głównymi odbiorcami żelaza i cynku oraz wyrobów metalowych była Szwecja, Holandia, kraje bałtyckie oraz Palestyna i Egipt.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA LUTY

UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu za m. luty 1938 r. wyniósł 677.405.7 ton, wobec 801.616.5 t. w styczniu br., 611.994.8 t. w lutym ub. r. oraz 532.258.9 w lutym 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy, wobec tego, wykazuje 15.5%-owy spadek obrotów, w porównaniu ze styczniem br., 10.7% wzrost w stosunku do m. lutego ub. roku oraz poważny, 27.3% wzrost do m. lutego r. 1936.

Drugi miesiąc bież. roku wykazuje równie dobre wyniki, jak i ub. m. styczeń.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych, w porównaniu z ub. styczniem, wykazuje spadek ilości i tonażu statków na wejściu i wyjściu.

Przyszło bowiem 452 (505) statki, o pojemności 433.109 (476.885) nrt., wyszło zaś 438 (503) statków o pojemności 424.934 (474.161) trn.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni, w m. lutym br. wyniósł 958.2 (944.3) trn. Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wyniosła 51 (54), a przeciętny postój statków był na poziomie poprzedniego m-ca 55.6 (55.5) godzin.

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Dania, Włochy, Finlandia, Niemcy, Norwegia, Grecja, Łotwa, U. S. A., Estonia, ZSRR, Holandia, Panama, Rumunia, Francja i W. M. Gdańsk. Pozostały bez zmian dwie pierwsze bandery. Przegrupowały się natomiast bandery państw: duńska z 4-go na 3-e miejsce, włoska z 9-go na 4-e, fińska z 6-go na 5-e, łotewska z 7-go na 10, niemiecka z 3-go na 6-e, norweska z 5-go na 8 i t. d.

Obroty zamorskie m-ca sprawozdawczego wyniosły 674.257.8 ton, wobec 801.573.5 w m. styczniu br. (15.9% spadek), lutym ub. r. 609.304.5 (10.7% wzrost) oraz 529.084.4 (wzrost 27.4%) w lutym 1936 r. Obroty zamorskie za m-c. sprawozdawczy składają się z importu 138.265.5 t. i z eksportu 535.992.2 ton.

Przywóz zamorski za okres sprawozdawczy, w porównaniu do stycznia br. wykazał nieznaczny spadek 1.3%, do lutego ub. roku — nieznaczny wzrost 2.6% oraz w stosunku do lutego 1936 r. poważny, 104.3%-owy wzrost. Spadek przywozu zamorskiego w m. sprawozdawczym, w porównaniu z mies. poprzednim spowodowały pozycje: ryż surowy 26.5 t. (5.699), śledzie 3.734.8 t. (7.126.4), garbniki 520.3 t. (783.6), fosforyty 11.471.1 t. (16.409.6, bawełna i odpadki 7.627.4 t. (9.174.5), juta 1.227.4 t. (1.451.6), papier 1.086 t. (1.250), celuloza 146.7 t. (553.7), miedź 692.3 t. (1.618.2), a głównie zmniejszył się przywóz złomu żelaza — 50.876.5 t. (75.689.4).

Wywóz zamorski w m-cu sprawozdawczym wykazuje 16.7%-owy spadek w porównaniu z ubiegłym miesiącem, 7,3% wzrost, w stosunku do lutego ub. r., oraz 16,1% wzrost wobec m. lutego 1936 r.

Spadek wywozu zamorskiego w mies. lutym rb. w porównaniu ze styczniem, spowodowały przede wszystkim pozycje: cement — 2.458 t. (8.363.4), węgiel kamienny — 387.592.7 t. (463.548.8) węgiel bunkr. — 62.552.6 t. (68.792.7) koks — 5.720 t. (20.241), słupy i kopalniaki — 5.190.4 t. (10.382.9) drzewo tarte — 23.375.1 t. (26.449.9), następnie spadł wywóz o kilkanaście %% fornierów i dykt, metali różnych, w tym cynku i blachy cynkowej.

Wzrosły natomiast pozycje wywozu zamorskiego, w m. spraw. w porównaniu z m. styczniem br.: mąka pastewna i ryżowa — 380.2 t. (73.9), słód — 1.070.2 t. (580.9), jaja — 756.6 t. (10.3), masło — 1.160.4 t. (985), cukier — 6.763 t. (4.620), makuchy — 2.244.3 t. (1.111.5), siarczan amonu — 3.048 t. (brak), papier — 606.7 t. (482.2), celuloza — 105 t. (brak), saletra — 18.9 t. (brak), oraz rury metalowe — 1.308.3 t. (932).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje wzrost przywozu — 150.4 ton (43) oraz wywozu — 704.9 ton (brak).

Obroty z wnętrzem kraju drogą wodną (956.9) wykazują na przywozie dwie pozycje: mąki — 100 ton oraz cukru — 856.9 ton. Wywóz zaś wyniósł 1.335.7 ton. Ogółem przywóz i wywóz w obrocie z wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 2.292.6 ton, wobec braku obrotów w ub. miesiącu styczniu rb.

Ruch pasażerów wykazuje nadal osłabienie. Przyjechało 288 osób (324) i wyjechało 2.065 (2.131).

OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *(January—February)*
Cały przywóz	**138 265·5**	**158 181·8**	**296 447·3**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**19 536·5**	**16 849·5**	**36 386·—**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	8 568·8	3 893·6	12 462·4
30/12. Ryż surowy *(rice)*	26·5	5 699·—	5 725·5
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	8 228·8	4 359·—	12 587·8
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	181·—	96·1	277·1
76. Kawa *(coffee)*	457·7	290·3	748·—
78. Herbata *(tea)*	103·1	118·—	221·1
80. Kakao *(cocoa)*	375·3	304·5	679·8
81-82. Korzenie *(spices)*	136·7	109·8	246·5
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**6 038·6**	**7 549·9**	**13 588·5**
116-117. Śledzie *(herrings)*	3 734·8	7 126·4	10 861·2
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**12 530·8**	**11 566·1**	**24 096·9**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn. pyrites)*	11 350·9	10 220·8	21 571·7
177/1c. Piryty *(pyrites)*	—	—	—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 832·5**	**1 307·3**	**3 139·8**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	366·6	235·9	602·5
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 060·7	873·9	1 934·6
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**1 046.4**	**412·7**	**1 459·1**
287. Makuchy *(oil cake)*	—	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	853·6	226·9	1 080·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**22 331·6**	**18 831·3**	**41 162·9**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	520·3	783·6	1 303.9
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	11 471·1	16 409·6	27 880·7
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	9 650·—	—	9 650·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**3 031·6**	**3 280·4**	**6 312·—**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	3 015·2	3 179·6	6 194·8

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *(January—February)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**13 621·2**	**13 921·—**	**27 542·2**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	3 133·8	1 856·—	4 989·8
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	7 627·4	9 174·5	16 801·9
624. Juta *(jute)*	1 227·4	1 451·6	2 679·—
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**986·1**	**776·4**	**1 762·5**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**180·2**	**149·1**	**329·3**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 279·6**	**1 863·2**	**3 142·8**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 086·—	1 250·—	2 336·—
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	146·7	553·7	700·4
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**82·3**	**38·5**	**120·8**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**53 058·3**	**79 059·1**	**132 117·4**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	50 876·5	75 689·4	126 565·9
977. Miedź *(copper)*	692·3	1 618·2	2 310·5
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**1 210·7**	**926·2**	**2 127·9**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**1 366·7**	**1 161·6**	**2 528·3**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**40·8**	**380·5**	**421·3**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**100·6**	**109·—**	**209·6**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *(January—February)*
Cały wywóz	**535 992·3**	**643 391·7**	**1 179 384·—**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**7 922·6**	**9 617·6**	**17 540·2**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	—	—	—
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	66·—	39·7	105·7
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	—	—	—
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	380·2	73·9	454·1
35. Słód *(malt)*	1 070·2	580·9	1 651·1
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**3 981·3**	**2 958·7**	**6 940·—**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 594·2	1 577·8	3 172·—
125. Jaja *(eggs)*	756·6	10·3	766·9
127. Masło *(butter)*	1 160·4	985·—	2 145·4
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**461 507·2**	**566 903·7**	**1 028 410·9**
154. Cement *(cement)* . . .	2 458·1	8 363·4	10 821·5
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	100·—	15·—	115·—
180. Węgiel kamienny *(coal)*	387 592·7	463 548·8	851 141·5
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	62 552·6	68 792·7	131 345·3
182. Koks *(coke)*	5 720·—	20 241·—	25 961·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	2·—	0·7	2·7
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**13·5**	**64·1**	**77·6**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**13 257·1**	**6 942·3**	**20 199·4**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	6 763·—	4 620·6	11 383·6
287. Makuchy *(oil cake)* . .	2 244·3	1 111·5	3 355·8
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	—	—
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**3 949·7**	**1 201·4**	**5 151·1**
299/18. Soda *(soda)* . . .	3 048·—	2·8	2·8
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	—	—	3 048·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	18·9	—	18·9
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**202·2**	**292·9**	**495·1**

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *(January—February)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 095·3**	**1 281·—**	**2 376·3**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	493·5	432·1	925·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**11·9**	**15·4**	**27·3**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**30 798·1**	**39 229·1**	**70 027·2**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	5 190·4	10 382·9	15 573·3
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	23 375·1	26 449·9	49 825·—
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	29·8	88·1	117·9
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	994·8	1 212·3	2 207·1
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 039·—**	**746·3**	**1 785·3**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	606·7	482·2	1 088·9
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	105·—	—	105·—
XII. Wyroby kamieniarskie ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**39·6**	**65·2**	**104·8**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**10 356·2**	**11 897·3**	**22 253·5**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	5 051·9	6 723·8	11 775·7
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	—	1 559·1	1 559·1
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 308·3	932·—	2 240·3
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	1 135·—	1 321·1	2 456·1
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**1 706·7**	**247·8**	**1 954·5**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**111·9**	**1 928·9**	**2 040·8**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Luty *(February)* . . . . 1938 — 674.257·8
Styczeń *(January)* . . . . 1938 — 801.573·5
Luty *(February)* . . . . 1937 — 609.304·5
Od początku roku *(January — February)* 1938 — 1.475.831·3
" " " " " 1937 — 1.276.546·4

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig includet)*

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January February*
Przywóz *(imports)*	**150·4**	**43·—**	**193·4**
1, 2, 3, 4 — Zboże *(grain)*	—	—	—
9–16 — Strączkowe	—	—	—
24 26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—	—
27/1-2 — Mąka *(flour)*	15·—	—	15·—
30/1. 2 — Ryż *(rice)*	—	—	—
31, 32 — Krochmale *(starch)*	5·—	—	5·—
27/3–32 — Mąka pastewna	—	—	—
40 50 — Warzywa *(greens)*	0·3	—	0·3
53, 58, 60–64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
76 — Kawa *(coffee)*	—	—	—
81–82 — Korzenie *(spices)*	—	—	—
116 — Ryby połowy włas. *(fish)*	14·1	43·—	57·1
117 — Śledzie *(herrings)*	96·5	—	96.5
198, 199 — Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
215–218 — Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	—
226-229 — Przetwory mięsne *(meat products)*	0·2	—	0·2
205–214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)*	—	—	—
272, 273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	14·1	—	14·1
295–491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	—	—
296/1–300/1 — Amoniak *(ammonia)*	—	—	—
300/4 — Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	—
492–515 — Skóry *(skins and hides)*	—	—	—
589/1, 2, 592 — Wełna *(wool)*	—	—	—
597–622 — Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624 — Juta *(jute)*	—	—	—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	—
742–803 — Papier *(paper)*	0·1	—	0·1
862–887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	2·7	—	2·7
896–927 — Szkło *(glass)*	0·2	—	0·2
930–966 — Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	1·8	—	1·8
Różne *(various)*	0·4	—	0·4
Wywóz *(exports)*	**704·9**	—	**704·9**
23 — Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	—
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	2·8	—	2·8
24–26 — Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	1·—	—	1·—
131, 32 — Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1 2 — Mąka *(flour)*	—	—	—
30/1–2 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	246·4	—	246·4
35 — Słód *(malt)*	—	—	—
40–50 — Warzywa *(greens)*	—	—	—
53–58, 60-64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
59, 61–63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	17·—	—	17·—
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
69, 72 — Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	3·5	—	3·5
76 — Kawa *(coffee)*	4·5	—	4·5
78 — Herbata *(tea)*	5·7	—	5·7
Kakao *(cocoa)*	43·2	—	43·2

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January February*
81, 82 — Korzenie *(spices)*	7·5	—	7·5
83 — Rośliny lecznicze *(farmaceutic plants)*	—	—	—
95–97 — Żywica *(resin)*	16·5	—	16·5
11[illegible] — Śledzie *(herrings)*	6·4	—	6·4
127–20[illegible] — Oleje *(oils)*	0·5	—	0·5
137/2–3 — Jelita *(casings)*	2·8	—	2·8
142–143 — Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—	—
148 — Kamienie *(stones)*	—	—	—
150 — Glinki *(clay)*	—	—	—
161 — Minerały Zaw bor.	—	—	—
170/1, 2, 171/1, 2 Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	—
177 — Rudy różne *(various ores)*	—	—	—
198, 199 — Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
200/8, a, b, c, — Wazelina *(vaseline)*	—	—	—
203–204 — Wosk *(wax)*	1·6	—	1·6
205–214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	75·9	—	75·9
215-218 — Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	37·5	—	37·5
216 — Tran *(cod-liver-oil)*	10·4	—	10·4
219 — Stearyna *(stearine)*	—	—	—
24[illegible] — Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254–256 — Ryby *(fish)*	1·5	—	1·5
276-278 — Napoje alkoholowe *(spirits)*	0·8	—	0·8
295/6 — Siarka *(sulphur)*	—	—	—
295-491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	10·6	—	10·6
299/18 — Soda *(soda)*	—	—	—
405 425 — Farby *(paints)*	3·8	—	3·8
404 — Sadze *(soot)*	—	—	—
424–428 — Garbniki	—	—	—
429-454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	1·2	—	1·2
476 — Mączka kostna *(bone flour)*	—	—	—
492-513 — Skóry *(skins)*	—	—	—
589/1, 2, 592 — Wełna *(wool)*	—	—	—
597–622 — Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
606 — Bawełna *(cotton)*	—	—	—
624 — Juta *(jute)*	—	—	—
625, 626 — Sizal *(sisal)*	4·8	—	4·8
679 — Worki *(bags)*	—	—	—
720–724 — Kauczuk *(rubber)*	31·6	—	31·6
757–778 z wyj. 772, 771 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	—
772, 773 — Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779 — Korek, wyr. z korka	—	—	—
794, 795 792–803 — Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
807–808 — Fibra *(fibre)*	—	—	—
809-819, 826 — Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	0·1	—	0·1
925–981 — Metale różne *(various metals)*	101·6	—	101·6
930-965 — Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	9·6	—	9·6
966 — Cyna *(tin)*	1·1	—	1·1
968 — Cynk *(zinc)*	—	—	—
977 — Miedź	41·2	—	41·2
Różne *(various)*	13·8	—	13·8
Przywóz i wywóz razem	**855·3**	**43·—**	**898·3**

OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.		Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January February*
	Przywóz *(imports)*	956·9	—	956·9
1–4	Zboże *(grain)*	—	—	—
17, 23, 25	Nasiona *(seeds various))*	—	—	—
24 26	Nasiona oleiste różne *(various oils seeds)*	—	—	—
31, 32	Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1–3	Mąka *(flour)*	100·—	—	100.—
27/3—32	Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5	Kasza *(grits)*	—	—	—
35	Słód *(malt)*	—	—	—
40—50	Warzywa *(greens)*	—	—	—
53, 58, 60–64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
59, 61–63, 66	Owoce suszone *(dried fruit)*	—	—	—
67, 68	Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
76	Kawa *(coffee)*	—	—	—
77	Cykoria *(succory)*	—	—	—
78	Herbata *(tea)*	—	—	—
80	Kakao *(cocoa)*	—	—	—
81, 82	Korzenie *(spices)*	—	—	—
95, 97	Żywica *(resin)*	—	—	—
104/3	Trawa morska *(sea grass)*	—	—	—
125	Jaja *(eggs)*	—	—	—
127–200	Oleje *(oils)*	—	—	—
128/1 4	Ser *(cheese)*	—	—	—
131	Pierze *(feather)*	—	—	—
136	Kości *(bones)*	—	—	—
137/2a. b	Jelita *(casings)*	—	—	—
205	Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	—	—	—
215, 217, 218	Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	—	—	—
225	Gliceryna *glycerine*	—	—	—
228	Makaron *(macaroni)*	—	—	—
243/1 2	Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	—	—
254, 256	Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	—	—
259. 260	Cukier *(sugar)*	856·9	—	856·9
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	—
291	Mączka zwierzęca *(animal flour)*	—	—	—
295–491	Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	—	—
300/4	Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)*	—	—	—
299/18	Soda *(soda)*	—	—	—
296/1–3 0/2	Amoniak *(ammonia)*	—	—	—
405—425	Farby *(paints)*	—	—	—
411/2	Biel cynkowa *(zinc white)*	—	—	—
429—454	Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	—	—
466–470	Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	—	—	—
492—513	Skóry *(skins)*	—	—	—
534—559	Wyroby skórzane *(leather goods)*	—	—	—

Poz. tar. cel.		Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January February*
573—622	Tkaniny *(textile fabrics)*	—	—	—
589/1, 2 592	Wełna *(wool)*	—	—	—
606/1 2 a b	Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	—
646—648	Sznury *(ropes)*	—	—	—
720, 724	Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
725—746	Wyroby gumowe *(rubber goods)*	—	—	—
749, 750, 751	Deski i łaty *(boards & laths)*	—	—	—
757–778	Wyroby z drewna *(wood goods)*	—	—	—
776	Meble *(bentwood furniture)*	—	—	—
779—787	Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)*	—	—	—
836–847	Książki i broszury *(books)*	—	—	—
862–887	Wyroby ceram. *(ceramic products)*	—	—	—
896—927	Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	—	—	—
925–981	Metale różne *(various metals)*	—	—	—
930–965	Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	—	—	—
968	Cynk *(zinc)*	—	—	—
	Różne *(various)*	—	—	—
	Wywóz *(exports)*	1335·7	—	1335·7
7	Kukurydza *(maize)*	—	—	—
23	Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	—	—	—
24–26	Nasiona oleiste *(oil seeds)*	15·—	—	15·—
17, 23, 25	Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24/1—3	Mąka *(flour)*	—	—	—
28	Kasza *(grits)*	0·7	—	0·7
30	Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	802·9	—	802·9
31	Krochmal *(starch)*	0·3	—	0·3
53, 58, 60–64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
59, 61—63, 66	Owoce suszone *(dried fruit)*	24·9	—	24·9
62 72	Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	3·—	—	3·—
67—68	Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	0·7	—	0·7
76	Kawa *(coffee)*	—	—	—
78	Herbata *(tea)*	—	—	—
80	Kakao *(cocoa)*	66·—	—	66·—
81—82	Korzenie *(spices)*	0·1	—	0·1
89	Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	—	—	—
95, 97	Żywica *(resin)*	91·7	—	91·7
104	Trawy morskie, trzcina *(sea, grass, reed)*	0·1	—	0·1
117	Śledzie *(herrings)*	7·2	—	7·2
127—200	Oleje *(oils)*	—	—	—
128/1—4	Sery *(cheese)*	—	—	—
129/1—5	Kazeina *(caseine)*	—	—	—
137/2a, b	Jelita *(casings)*	—	—	—
143/1—3	Muszle *(shells)*	—	—	—
148	Kamienie *(stones)*	—	—	—
150	Glinki ceramiczne *(ceramic clay)*	—	—	—
154	Cement *(cement)*	—	—	—
15/1—2	Talk *(talc)*	—	—	—
161	Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	—

Poz. tar. cel.	Luty *February*	Styczeń *January*	Od początku roku *January-February*
170 — Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	—	—	—
177 — Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
186—188 — Smoła *(pitch)* . . .	—	—	—
198—199 — Asfalt *(asphalt)* .	—	—	—
200—8, a, b, c, —Wazelina *(waseline)*	0·8		0·8
203—204 — Wosk *(wax)* . .	—	—	—
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	53·9	—	53·9
213/1—3 — Pokost *(varnish)* .	—	—	—
215, 217—218— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	94·—	—	94·—
216 — Tran *(whale oil)* .	14·2	—	14·2
219 — Stearyna *(stearine)*	—	—	—
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	—	—	—
259—260 — Cukier *(sugar)* .	—	—	—
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	3·—	—	3·—
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	—	—	—
293 - 294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	—	—	—
299/18 — Soda *(soda)* . .	—	—	—
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym *(chemicals)* .	27·7	—	27·7
408 — Sadze *(soot)* . .	—	—	—
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* .	2·7	—	2·7
424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	29·4	—	29·4
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	3·5	—	3·5
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	1·—	—	1·—
487 — Celuloid *(celluloid)*	—	—	—
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	5·—	—	5·—
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	—	—	—
597-605, 613 —			
606 — Bawełna *(cotton)*	—	—	—
622 — Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624 — Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	1·—	—	1·—
646—648 — Sznury *(ropes)* .	2·9	—	2·9
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	—	—	—
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	—	—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	2·1	—	2·1
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809			
797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	—	—	—
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	14·5	—	14·5
826 — Papier *(paper)* .	0·1	—	0·1
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	—	—	—
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	—	—	—
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	—	—	—
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	2·1	—	2·1
930 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	16·6	—	16·6
955 — Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	—
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	—	—	—
977 — Miedź *(copper)* .	50·8	—	50·8
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	0·5	—	0·5
Różne *(various)* .	—	—	—
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**2 292·6**	—	**2 292·6**

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Luty *(February)*	1938	—	677.405·7
Styczeń *(January)*	1938	—	801.616·5
Luty *(February)*	1937	—	611.994·8
Od początku roku *(January-February)*	1938	—	1.479.022·2
„ „ „ „ „	1937	—	1.281.857·7

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)* Ogółem *(total)*	w tym zład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Wyszło statków *(ships outgoing)* Ogółem *(total)*	w tym zład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Suma rubr. 3 i 6 *(total kolumn 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place accupied)*
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	56	37	54.236	53	45	52.177	106.413	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	3	2	516	4	1	594	1.110	18
Anglia *(Great Britain)*	17	6	27.034	19	15	31.423	58.457	7
Dania *(Denmark)*	67	28	47.475	63	37	44.710	92.185	3
Estonia *(Estonia)*	17	—	13.914	17	15	13.293	27.207	12
Finlandia *(Finland)*	35	6	39.155	31	15	37.083	76.238	5
Francja *(France)*	—	—	—	1	1	1.182	1.182	17
Grecja *(Greece)*	11	6	31.541	8	3	22.289	53.830	9
Holandia *(Holland)*	9	7	4.883	7	5	3.991	8.874	14
Łotwa *(Latvia)*	14	—	19.118	15	8	21.860	40.978	10
Niemcy *(Germany)*	48	21	33.287	49	34	34.091	67.378	6
Norwegia *(Norvay)*	37	22	27.589	36	23	26.668	54.257	8
Panama *(Panama)*	3	—	2.634	3	2	2.634	5.268	15
Rumunia *(Roumania)*	1	—	2.308	1	1	2.308	4.616	16
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	6	4	18.858	7	4	21.937	40.795	11
Szwecja *(Sweden)*	111	64	61.055	107	63	57.653	118.708	1
Włochy *(Italy)*	13	1	43.287	13	13	44.822	88.109	4
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)*	4	3	6.219	1	1	6.219	12.438	13
Razem *(total)*	**452**	**207**	**433.109**	**438**	**286**	**424.934**	**858.043**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	505	224	476.885	503	343	474.161	951.046	—
Ten sam mies. 1937 *(February 1937)*	*394*	*180*	*392.207*	*389*	*294*	*383.594*	*775.801*	—
Od pocz. r. 1938 *(since beginning of 1938)*	957	421	909.994	941	629	899.095	1.809 089	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	761	351	773.894	765	578	789.098	1.562.992	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. lutym 1938 r. 958,2 n. r. t.;
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 51;
c) średni postój statków w porcie 55,6 godzin.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU LUTYM 1938 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze Bałtyk i Skagerak	Połowy dalekomorskie Morze Północne	Razem
Łososie	360	—	260	—	20	—	—	660
Mielnica	—	60	10	10	60	—	—	140
Troć	—	10	—	—	120	—	—	130
Stornia	11.490	510	5.220	—	90	630	—	17.930
Śledzie morskie	—	240	—	—	650	13.900	2.300	17.090
Szproty	—	30	—	—	—	15.100	—	15.130
Węgorze	—	—	—	—	710	—	—	710
Wątłusze	14.200	900	10.440	1.010	50	17.050	—	43.650
Sieja	—	—	50	—	30	—	—	80
Szczupak	—	—	520	—	270	—	—	790
Okonie	—	—	90	—	570	—	—	660
Płotki	1.800	1.500	2.270	—	490	—	—	6.060
Certy	2.190	—	2.470	—	10	—	—	4.670
Gadus Virens	—	—	—	—	—	—	84.520	84 520
Rajidae	—	—	—	—	—	—	710	710
Gadus aeglefinus	—	—	—	—	—	—	16.580	16.580
Scomber vulgaris	—	—	—	—	—	—	1.170	1.170
Hippoglossus vulgaris	—	—	—	—	—	—	280	280
Solea vulgaris	—	—	—	—	—	—	330	330
Merlucius vulgaris	—	—	—	—	—	—	3.060	3.060
Gadus callarias	—	—	—	—	—	—	8 12)	8.120
Molva vulgaris	—	—	—	—	—	—	1 720	1.720
Sebastes marinus	—	—	—	—	—	—	920	920
Lophius piscatorius	—	—	—	—	—	—	530	530
Spincidae	—	—	—	—	—	—	5.480	5.480
Różne	—	—	—	—	—	—	7.320	7.320
Razem w kg.	**30.040**	**3.250**	**21.330**	**1.020**	**3.070**	**46.670**	**133.040**	**238.420**
Wartość w zł.	14.467	1.700	11.252	273	3.715	10.830	65.631	107.868
Miesiąc ub. w kg.	11.790	8.080	7.410	—	7.250	35.040	173.930	243.500
Razem od pocz. r. w kg.	41.830	11.330	28.740	1.020	10.320	81.710	306.990	481.920

RUCH PASAŻERÓW W LUTYM 1938 R. *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Luty *(February)*				Styczeń *(January)*	Luty *(February)*				Styczeń *(January)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	—	**24**	**3**	**27**	**22**	**4**	**48**	**123**	**175**	**209**
Hull	—	3	—	3	2	—	18	—	18	13
Londyn	—	21	3	24	20	4	30	123	157	196
Argentyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Buenos Aires	4	—	47	51	25	14	—	445	459	673
Belgia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Antwerpia	—	6	1	7	11	—	—	—	—	1
Brazylia	**2**	**2**	**17**	**21**	**17**	**3**	—	**66**	**69**	**103**
Rio de Janeiro	1	1	8	10	3	—	—	2	2	5
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	60	60	91
Santos	1	1	9	11	14	3	—	4	7	7
Dania	—	**40**	**5**	**45**	**53**	—	**4**	**6**	**10**	**10**
Kopenhaga	—	37	5	42	52	—	4	6	10	10
Inne porty	—	3	—	3	1	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tallinn	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Finlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Helsinki	5	—	—	5	5	—	1	—	1	—
Francja	—	**6**	**1**	**7**	**10**	—	**18**	**536**	**554**	**842**
Bologne sur Mer	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Le Havre	—	5	1	6	10	—	18	536	554	842
Holandia	—	**4**	—	**4**	**6**	—	—	—	—	—
Amsterdamm	—	4	—	4	1	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Kanada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Halifax	—	—	17	17	25	—	18	34	52	46
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ryga	—	1	—	1	1	—	1	—	1	1
Niemcy	—	**2**	—	**2**	**3**	—	—	**5**	**5**	**6**
Hamburg	—	2	—	2	—	—	—	—	—	3
Holtenau	—	—	—	—	—	—	—	5	5	2
Inne porty	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1
Norwegia	—	**7**	—	**7**	**1**	—	**2**	—	**2**	—
Oslo	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	3	—	3	1	—	2	—	2	—
Senegal fr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dakar	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—
St Zjedn. Am. Półn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
New York	—	19	65	84	127	—	107	313	420	233
Szwecja	—	**4**	—	**4**	**17**	—	**5**	—	**5**	**2**
Göteborg	—	—	—	—	3	—	4	—	4	1
Kalmar	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Sztokholm	—	4	—	4	6	—	—	—	—	1
Inne porty	—	—	—	—	2	—	1	—	1	—
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Montevideo	—	—	—	—	—	1	—	310	311	5
Via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
Razem	**12**	**119**	**157**	**288**	**324**	**22**	**205**	**1 838**	**2 065**	**2 131**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA   REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO   CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR ZŁ 500 —, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0.50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36